MALVINAS
LA GUERRA AEREA

HISTORIA COMPLETA DE LAS OPERACIONES DE 1982 EN EL ATLANTICO SUR





MALVINAS

LA GUERRA AEREA

Esta obra está dedicada a los muertos
y heridos de la Guerra del Atlántico Sur en 1982
cualquiera fuera su nacionalidad y
en especial a los hombres que pelearon
la encarnizada batalla aérea.

MALVINAS
LA GUERRA AEREA

Fotocomposición:
Linotipia Cometa, Chile 1388, Capital Federal.
Impreso en los Talleres Gráficos de Sebastián de Amorrortu e Hijos S.A., Esteban de Luca 2241, Buenos Aires, en 1988.
Distribución en Capital Federal:
Vaccaro-Sánchez y Cía. S.A. Moreno 1270, 2º piso, Of. 213
Tel. 38-1767

Equipo de la edición argentina

Jefe de Redacción:	Chacho Rodríguez Muñoz
Traducción:	Luis Garasino y Luis María Maíz
Secretaría:	Sandra Pien
Diagramación:	Justo Antonio Sanz
Fotografía:	Marcel Yves Martin

Contenido de este volumen

FE DE ERRATAS

Página 1 *(Fascículo 1)* Epígrafe de la foto: donde dice 29-3-82 debe decir 29-4-82.

Página 62 *(Fascículo 4)* Falta componer epígrafe de la foto. Se trata del T34C Mentor matrícula 0730/412 perteneciente a la 4ª Escuadrilla Aeronaval de Ataque, uno de los aviones argentinos destruidos o dañados como consecuencia del raid de comandos del Special Air Service - SAS - del 15-5-82 en la Isla de Borbón. En este caso –como lo prueba la fotografía, tomada en julio de 1982– sólo el motor estaba dañado y el aparato hubiera sido reparable, de existir facilidades para ello. No fue así y, un año después, el 412 fue trasladado al campo de tiro en la isla Soledad.

Página 189 *(Fascículo 11)* Crédito de fotografía: donde dice C. Res. Exequiel Martin, debe decir C. Res. Exequiel Martínez.

Página 178 *(Fascículo 12)* Ver misión del Grupo 5 de Caza del 23 de mayo. Inexplicablemente, los autores británicos de la obra se refieren al 1º teniente Danilo Bolzán como quien "accidentalmente armó y lanzó sus bombas poco después del reabastecimiento en vuelo". Tal afirmación es inexacta, como pudieron verificar los responsables de la edición en castellano al consultar a fuentes oficiales de la Fuerza Aérea Argentina.

El hecho comprobado es que el 1º teniente Danilo Bolzán no se encontraba formando en aquella misión, ni fue protagonista ese u otro día de un episodio similar. En cambio es oportuno consignar que ese piloto argentino que murió heroicamente en combate el 8-6-82 integraba la citada unidad en carácter de voluntario. Al estallar la guerra con Gran Bretaña, Bolzán tenía otro destino asignado pero, no queriendo estar ausente en la parte de la pelea que le tocaría a su querido G5C, gestionó ante la superioridad y obtuvo su traslado al puesto de batalla en el que finalmente quiso el destino que hallara la muerte. Las circunstancias apuntadas hacen más injusta, si cabe, la atribución del episodio que acabamos de desmentir.

A lo largo de este libro se han deslizado probablemente errores y más de una inexactitud que deben aceptarse, a priori, como involuntarias. Aclararlas todas sería seguramente material para otra obra. Digamos como conclusión que el equipo que participó en ésta, continúa trabajando en el tema.

Buenos Aires, diciembre de 1988

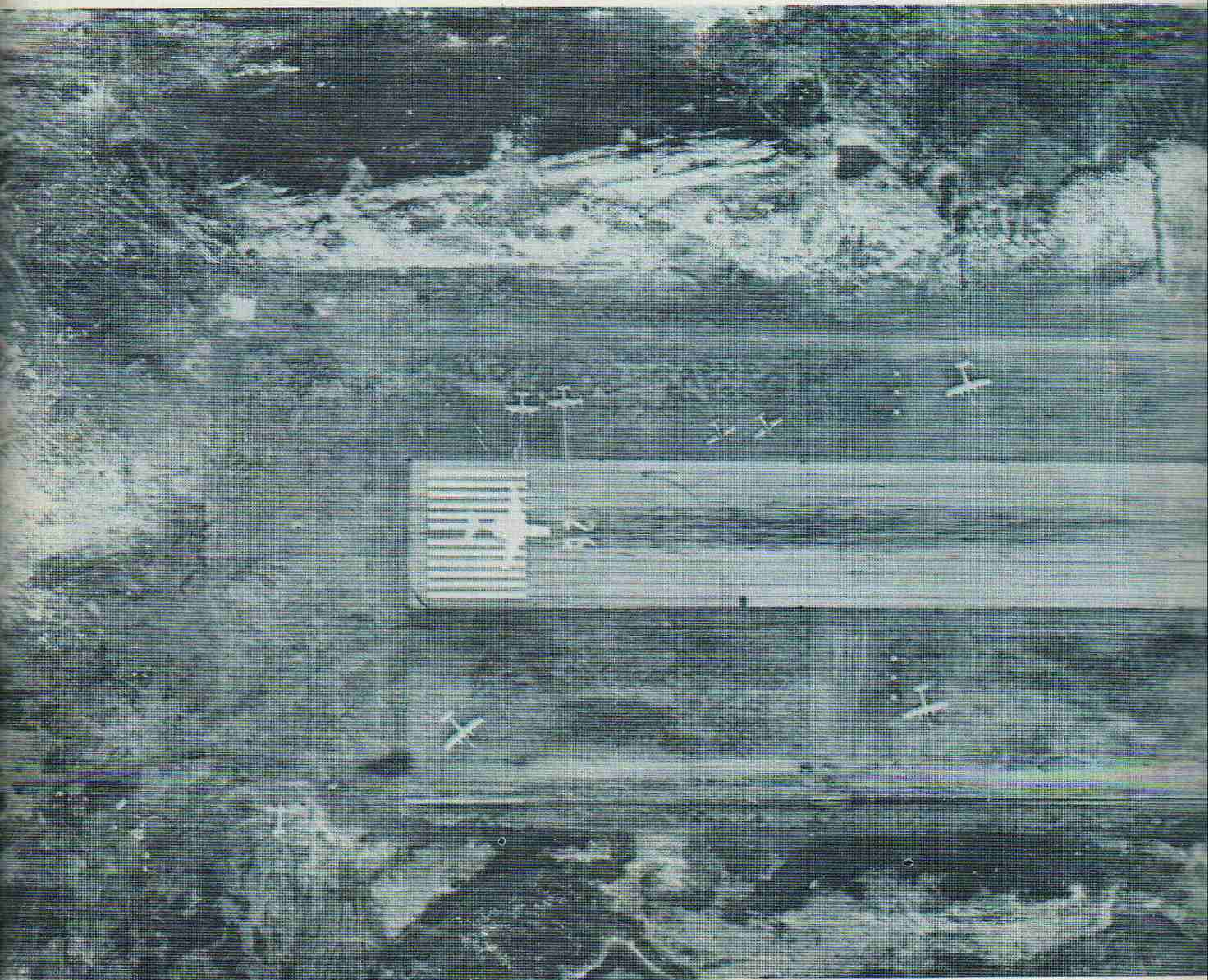
ADVERTENCIA AL LECTOR **Horarios y distancias**

La idiosincracia de esta obra presenta algunas particularidades que requieren una aclaración. A lo largo de ella se utiliza el horario Zulú que es para las fuerzas armadas británicas la denominación que dan a la hora del meridiano de Greenwich (GMT). O sea que toda referencia horaria seguida por la letra Z indica que se alude a dicha convención internacional. Para saber qué hora era en la Argentina en ese momento, basta con restarle cuatro horas, pues en la época de la guerra de 1982 regía esa diferencia. Otra aclaración está vinculada con el uso de la distancia en millas que se hace en esta obra: en todos los casos alude a millas náuticas.

LAS OPERACIONES AEREAS VISTAS DEL LADO ARGENTINO

Fotografía aérea vertical tomada por un avión de observación de la Armada Argentina sobre la cabecera de la pista de aterrizaje de Puerto Argentino el 29-3-82, 48 horas antes del primer ataque británico. Pueden observarse dispersos, tres Pucará, dos Aeromacchi, dos Mentor y un avión simulado. En la pista un F-28 aeronaval se apresta a decolar.

El artículo que se inicia en éste y se desarrolla en los primeros cuatro fascículos de la obra, es una relación condensada de la totalidad de las operaciones aéreas ejecutadas por los argentinos durante la Guerra del Atlántico Sur. Independientemente de ello, en todos y cada uno de los capítulos de esta obra, se analizan las acciones unidad por unidad.



RECUPERACION DE LAS ISLAS MALVINAS

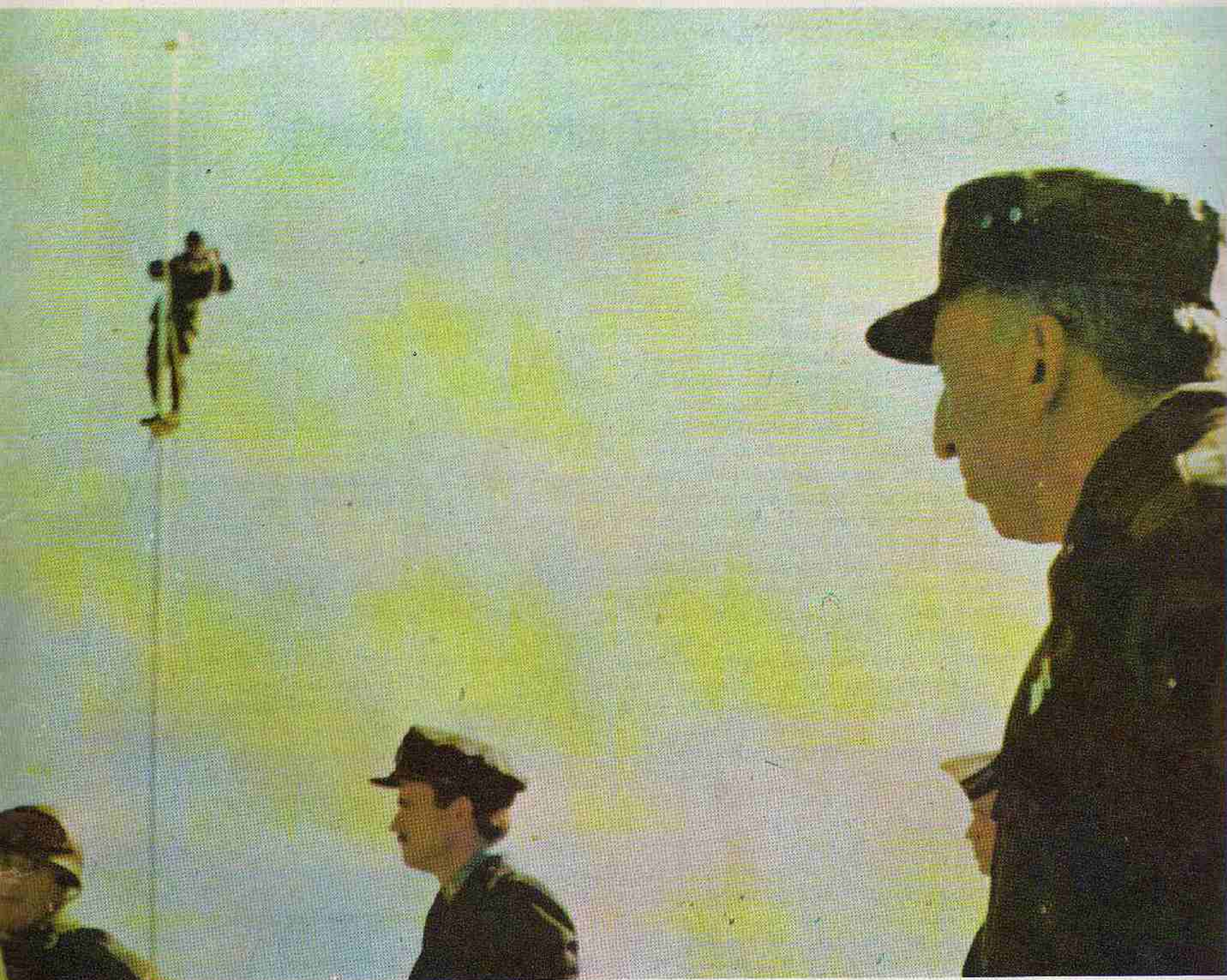
El desembarco del 2 de abril tomó a los británicos por sorpresa y su rendición tras breve lucha, fue el preludio de la guerra que sobrevendría. (Fotos Comandos Anfibios de la Armada Argentina).

Dado que el objetivo de esta obra está centrado en la guerra aérea en las Malvinas, los aspectos ajenos a este ámbito operativo fueron dejados de lado y sólo se hacen menciones de puntos imprescidibles para la claridad del texto. Tampoco se creyó necesario ahondar en los detalles y circunstancias que rodearon la recuperación del archipiélago austral. De todas maneras se tomó el mes de enero de 1982 como punto de partida, dado que ésta parece ser la fecha en que las Fuerzas Armadas argentinas plasmaron el plan definitivo para desembarcar en las Malvinas.

Coincidentemente, el 27 de enero de ese año un Boeing 707 de la Fuerza Aérea Argentina (FAA) aterrizaba en las islas británicas, más precisamente en Stansted, Essex. La misión era bastante habitual, dado que la Argentina era un cliente más en la industria de armamentos inglesa. Luego de la escala de dos días, el Boeing 707 del Grupo 1 partió con destino a Las Palmas y Buenos Aires. En sus bodegas se alojaba una cantidad de material bélico.

Los viajes de abastecimiento a cargo de los 707 del Grupo 1 continuaron con la provisión de armas, muni-





ción y equipos. Para ello, y ante la persistente negativa de los Estados Unidos de vender armamentos a la Argentina, debieron recurrir a países europeos (incluyendo cuatro viajes más a Stansted) y a Israel. Curiosamente, el último paso por Stansted, desde Tel Aviv, estaba programado para el 5 de abril.

Además, los Boeing 707 y los C-130 Hércules del Grupo 1 cumplieron un importante papel en la preparación general del desembarco en las islas, con misiones de reconocimiento de largo alcance sobre las Malvinas y las Georgias. No obstante, es casi seguro que sus tripulaciones no conocían, al menos oficialmente, la existencia de la "Operación Rosario". Recién el 29 de marzo, cuando la flota ya había zarpado, el Grupo 2 de Vigilancia y Control (G2VYCA), la unidad de radar móvil de la Fuerza Aérea, fue informada de que debería desplegarse en el ese entonces todavía Puerto Stanley. Según evidencias seguras, las otras unidades de la FAA que debían actuar el 2 de abril sólo recibieron información lo mas restringida posible. En cuanto a la mayor parte de la Fuerza, incluidas las unidades de combate, la noticia de la recuperación de las islas el 2 de abril se constituyó en una sorpresa.

A las 0015Z de ese día pisaron el suelo de las Malvinas los comandos de la Infantería de Marina. A las 1215Z las fuerzas argentinas ya tenían el control completo de la capital isleña, su aeropuerto y las instalaciones militares. La rendición formal del gobernador, Rex Hunt, fue aceptada alrededor de las 1300Z.

Las fuerzas empleadas en el operativo anfibio comprendían unos 800 infantes de marina, la mayoría del Batallón 2 (BIM2), que a las 1700Z pasó el control operacional de las islas al Regimiento de Infantería 25 (RgtInf25) del Ejército. Aunque 39 hombres de esta unidad habían acompañado a los infantes de marina en el desembarco, el núcleo del regimiento fue transportado en los C-130 ni bien el aeropuerto estuvo asegurado. El primero de estos vuelos había aterrizado a las 1130Z de esa mañana.

Una rara fotografía del 2 de abril de 1982 en las Malvinas. Registra el instante en que un oficial del RI25 trepa al mástil frente a la residencia del gobernador para reparar la driza y volver a izar la bandera argentina. Era el subteniente Reyes, de destacada actuación posterior en los combates. A la derecha se ve al almirante Büsser, jefe del desembarco. (Foto de la I.M. argentina)

CONSOLIDACION EN LAS ISLAS

El rápido establecimiento de un componente aéreo militar en Puerto Argentino fue en realidad un componente del Operativo Rosario y así, a pocas horas de la rendición británica se constituyó la Base Aérea Militar (BAM) Malvinas. La fuerza inicial comprendía cuatro Pucará del Grupo 3 que arribaron el 2 de abril, un Bell 212 del Grupo 7 cuyo traslado fue demorado hasta el 5 de abril y un Puma del CAB601 (Batallón de Aviación de Combate) que llegó con algunos deterioros, los que fueron superados el 3 de abril. Dos S-2E Tracker fueron desplegados desde el portaaviones "25 de Mayo" el 3 de abril para cumplir tareas de reconocimiento por un período de diez días. Además de esta fuerza mixta –que no parece haber operado bajo un comando unificado– muchos aviones del CANA (Comando de Aviación Naval Argentina) aterrizaron en Puerto Argentino en los días siguientes al desembarco, en tanto que los transportes de la Fuerza Aérea se convirtieron en una visita de rutina.

Los movimientos de la FAA hacia Puerto Argentino continuaron en su nivel de "post-desembarco" hasta alrededor del 10 de abril, momento a partir del cual, tras el anuncio de que una Fuerza de Tareas británica zarpaba hacia las Malvinas, comenzaron a aparecer los primeros suministros de emergencia y la cadencia del puente aéreo fue rápidamente elevada. La situación pasó a un grado mayor de confusión y gravedad con la decisión del Reino Unido de establecer una Zona de Exclusión Marítima (ZEM) alrededor de las Malvinas a partir de las 0400Z del 12 de abril. Aunque esta medida tuvo escaso efecto sobre el traslado de personal, provocó graves inconvenientes en el transporte de suministros y equipo pesado, particularmente para el Ejército, el que prácticamente en su totalidad era dirigido hacia Puerto Argentino.

El acarreo previsto por vía naval de los elementos más vitales, incluyendo helicópteros, artillería de campaña, cañones antiaéreos y radares, fue suspendido y, en la medida de lo posible, fueron desarmados y llevados a Comodoro Rivadavia para ser trasladados por vía aérea por los C-130 del Grupo 1.

Así se vieron demoradas las entregas de los helicópteros del CAB601. Luego del arribo inicial de su primer Puma, otros tres Pumas, dos A-109A y un UH-1H volaron a Puerto Argentino desde las cubiertas del "Bahía Paraíso" y otros buques entre el 7 y el 11 de abril. Sin embargo, el siguiente UH-1H tuvo que ser enviado desarmado en un C-130 y no fue recibido hasta el 18 de abril. El grupo final de siete UH-1H fue aerotransportado entre el 21 y el 29 de abril, de manera que, junto con dos Chinooks y otro Puma que logró llegar por sus propios medios, el CAB601 alcanzó una fuerza definitiva de 19 helicópteros el 30 de abril, quizás dos semanas después de lo planeado. Igualmente afectados por la limitada disponibilidad de carga de los C-130 resultaron los Grupos de Artillería de Defensa Aérea GADA101 y GADA601, cuyas armas y radares habían sido embarcados en Mar del Plata el 13 de abril y luego bajados para su transporte aéreo, que se concretó cinco días despues. A pesar de los problemas, la mayor parte de los suministros vitales del Ejército, incluyendo la unidad de misiles Roland y los cañones de 105 mm, estaban en las islas para el 29 de abril y sólo unos pocos elementos de alta prioridad, como los obuses de 155 mm, llegaron después de esa fecha.

El transporte aéreo masivo de mediados y fines de abril fue organizado y llevado a cabo por la Fuerza Aérea, pero resulta conveniente ahora volver al día 2 de abril y al arribo a las Malvinas de un C-130 del Grupo 1. En la bodega del Hércules había un radar de vigilancia AN/TPS-43F con el cual la Fuerza Aérea intentaba mejorar el control del tráfico aéreo. Esta pieza única de equipo estaba llamada a desempeñar un rol sustancial, y por momentos altamente dramático, en las siguientes semanas, y su superviviencia hasta el mismo 14 de junio permitió a la Argentina infligir serios daños militares a Gran Bretaña. Fue instalado y operado en las adyacencias del aeropuerto por un destacamento del G2VYCA (Grupo 2 de Vigilancia y Control Aéreo) y, una vez que zarpó la Fuerza de Tareas británica, innegablemente se convirtió en el componente más vital del centro de comando, control y comunicaciones de Puerto Argentino.

El establecimiento de una presencia consolidada de la Fuerza Aérea en las Malvinas siguio un cronograma similar al del Ejército. El componente aéreo en las islas ya mencionado –los Pucará del Grupo 3 y los Bell 212 del Grupo 7–, quedó bajo el mando del brigadier Luis Castellanos a partir del 7 de abril y la creación del TORS (Teatro de Operaciones del Atlántico Sur). Castellanos era directo responsable ante el comando militar local y el mismo TORS, aunque después de iniciados los combates el 1° de mayo su conexión operativa era con el comando de la Fuerza Aérea Sur (CdoFAS) en Comodoro Rivadavia y también con el comando de las islas. Sus subordinados inmediatos eran el comodoro Héctor Destri, comandante de la BAM Malvinas, y el comodoro Wilson Pedrozo, quien el 11 de abril fue nombrado comandante de la recientemente formada BAM Cóndor en Prado del Ganso.

La creación de una segunda base de la FAA, en la oriental isla Soledad se convirtió en una urgente necesidad luego de que se tornara probable una respuesta militar inglesa, dado que el aeropuerto de la capital resultaba no sólo congestionado sino que era vulnerable a ataques aéreos y navales. Prado del Ganso no era el sitio ideal pero era el mejor de los estratégicamente

aceptables para la Fuerza Aérea y así, a mediados de abril, se iniciaron los trabajos para hacerlo apto para la operación de los Pucará. La BAM Cóndor quedó operativa el 14 de ese mes, cuando dos Chinooks y dos Bell-212 del Grupo 7 (un segundo Bell 212 había llegado para ese entonces) fueron transferidos desde Puerto Argentino. Estos cuatro helicópteros fueron identificados formalmente como Escuadrón de Helicópteros Malvinas. Recién el 29 de abril los Pucará del Grupo 3, que para ese momento había alcanzado una fuerza de doce aviones, fue también transferido a Prado del Ganso. Estos también habían recibido un nuevo nombre, el Escuadrón Pucará Malvinas.

La seguridad de Prado del Ganso resultaría un problema para la Fuerza Aérea durante todo el conflicto y requirió una compañía del RgtInf25 del Ejército (las tropas originariamente enviadas a la guarnición de Darwin) y dos compañías del RgtInf12. Estos últimos fueron transportados por aire desde Puerto Argentino después del 1° de mayo y, semanas después, otras

Una escena muchas veces repetida en los días de abril de 1982. La llegada a Puerto Argentino de un Boeing 737 de la empresa aerocomercial argentina transportando tropas desde el continente. Fue un verdadero puente aéreo por el que millares de soldados llegaron a las islas. (Foto FAA).



tropas fueron aerotransportadas durante las batallas por Darwin y Prado del Ganso. El contingente de la FAA, comprendía elementos de apoyo para los aviones y dos compañías de oficiales cadetes de la Escuela de Aviación Militar (EAM) de Córdoba. Estos cadetes, descriptos como ''vigías'' o ''fusileros'', parecen haber sido desplegados como observadores en algunas áreas remotas de la isla oriental que estaban más allá del alcance de los radares de vigilancia de Puerto Argentino. En las postrimerías de mayo los cadetes, que habían llegado a las islas el 14 de abril, fueron dotados con SAM's (Misiles Superficie-Aire) portátiles SA-7 ''Strela''.

La Armada, la fuerza más involucrada en la ''Operación Rosario'', estableció inmediatamente una base naval y una estación aérea en la capital isleña, el Apostadero Naval Malvinas y la Estación Aeronaval Malvinas, ambos creados a las 1430Z del 2 de abril. Luego de la retirada de las islas de la flota destacada para el desembarco, las tareas rutinarias de seguridad marítima quedaron en manos de la Prefectura Naval, que envió a Puerto Argentino dos buques de Patrulla Z28, ''Islas Malvinas'' y ''Río Iguazú''. Más tarde se le unió un reducido componente aéreo, integrado por dos aviones de transporte Skyvan y un helicóptero Puma.

Con la excepción de los dos S-2E Tracker ya mencionados, la aviación naval no llevó aeronaves a las islas hasta que las intenciones británicas no se hicieron claras. No había planes para basar en las Malvinas aparatos de combate del CANA. Pero después del 5 de abril la situación cambió súbitamente. No sólo surgió una perspectiva real de combate aéreo alrededor de las islas sino que las limitaciones de los aeropuertos impedían utilizar los veloces cazas a reacción de la Fuerza Aérea desde cualquier base en las Malvinas. La Fuerza Aérea siempre había reconocido ese factor pero estimaba que sus Pucará eran los aviones ideales para operar en el archipiélago, pero no en los roles de superioridad aérea o anti-buque.

Así el CANA, tuvo que establecer cuál de sus aparatos, basados en el portaaviones o en tierra, era el más apto para ser desplegado en Puerto Argentino. A mediados de abril el aeropuerto de la capital isleña ya había sido evaluado a fondo para su utilización por parte de los A-4Q Skyhawk y los Super Etendard, pero el Comando de la Aviación Naval, con cierta reticencia, llegó a la conclusión de que su operación era



El portaaviones "25 de Mayo", que había formado parte de la fuerza de apoyo al desembarco del 2 de abril, constituía una respetable amenaza para los británicos. Pero a poco de iniciarse las acciones, en mayo de 1982, el peligro de los submarinos nucleares lo obligó a buscar refugio en las costas del continente y su aviación de caza y ataque embarcada, pasó a combatir desde las bases terrestres. Lo mismo hicieron los S-2 Tracker que se observan aquí sobre cubierta. (Foto CANA).

imposible salvo bajo condiciones de un buen tiempo excepcional. Un punto sobre el cual no se podía confiar en las Malvinas era, por supuesto, las condiciones meteorológicas. No obstante, los aviones de ataque liviano MB-339 de la Aviación Naval se adaptaron a las condiciones marginales del aeropuerto malvinense y eventualmente se convirtieron en los únicos reactores de combate basados en las islas.

Durante los diez días que permanecieron en Puerto Argentino, los Tracker de la Escuadrilla Antisubmarina habían fotografiado la reducida pista en la isla Pebble (Borbón), con vistas a que pudiera ser utilizada por la Fuerza Aérea como su segunda base. Sin embargo, esta remota pista de tierra no resultó atractiva para la FAA, que la consideró menos aceptable para operaciones de los Pucará que la de Prado del Ganso, por la que finalmente optaron. La isla Pebble no admitía aviones a reacción, en realidad tampoco los de hélice de gran tamaño, pero era estratégicamente atractiva y así el CANA se decidió a utilizarla y estableció la Estación Aeronaval Calderón. El 29 de abril entró en operaciones cuando arribaron cuatro T-34C Mentor de la 4º Escuadrilla de Ataque, procedentes de Puerto Argentino. Estos aviones habían llegado unos días antes desde Río Grande junto con dos MB-339 de la 1ª Escuadrilla de Ataque, a los que más tarde se le uniría otro par. Así, para fines de mes, la Aviación Naval tenía desplegados cuatro Mentor en la isla Borbón y cuatro MB-339 en Puerto Argentino. Para tareas generales se contaba con los Skyvan y el Puma de Prefectura.

Ya que no contaba con aviones de defensa aérea con base en las islas que protegieran las instalaciones locales contra ataques aéreos británicos, la Argentina consideró imperativo que debían llevarse a las Malvinas la mayor cantidad posible de cañones antiaéreos y misiles. Consecuentemente, a principios de abril se llevó a Puerto Argentino una cantidad sustancial de ese tipo de armamento provisto por las tres fuerzas y que, luego de cierta confusión inicial, sobre fines de abril fue integrado en un sistema bastante bien organizado.

La integración eficaz de las fuerzas argentinas en las Malvinas dependía del rápido establecimiento en las islas de un centro de comando, control y comunicaciones eficiente. La Fuerza Aérea creó el 6 de abril un Centro de Información y Control (CIC), en Puerto Argentino, bajo el mando del vicecomodoro Luis Aranda, para proveer su propio comando y control como algo de rutina. Y fue este CIC el que subsecuentemente se transformó en el núcleo de la organización de control de los servicios combinados. El CIC se basaba en los datos aportados por el radar de búsqueda AN/TPS-43F del G2VYCA (más tarde rebautizado "Escuadrón G2VYCA Malvinas", bajo el mando del mayor Silva) que inicialmente había sido ubicado en punto alto cerca del aeropuerto. El 13 de abril fue llevado a la relativa seguridad de los suburbios del oeste de Puerto Argentino (fue encontrado por los británicos en la calle Port) y se dejo una réplica en el lugar original. Esta invalorable pieza de equipo, con un alcance (sujeto a la curvatura de la Tierra) de 225 millas interrumpido solamente por algunos picos al oeste de Puerto Argentino, operó durante toda la guerra y todavía estaba en funciones el día de la rendición argentina el 14 de junio. Un radar de vigilancia táctica TPS-44 (que se supone fue desplegado por el Ejército) proveía un elemento de apoyo para el radar de la FAA en las últimas etapas de la guerra y fue eventualmente encontrado por los británicos en el camino al aeropuerto a unos 900 metros de la instalación del AN/TPS43F del G2VYCA.

De manera que la defensa aérea de Puerto Argentino estaba estructurada sobre un comando integrado cuyos recursos principales eran el CIC de la FAA (que aportaba datos navales, como la presencia de la Fuerza de Tareas británica, detectada el 27 de abril), una red de comunicaciones montada por la Armada y los cañones y misiles antiaéreos controlados por el Ejército.

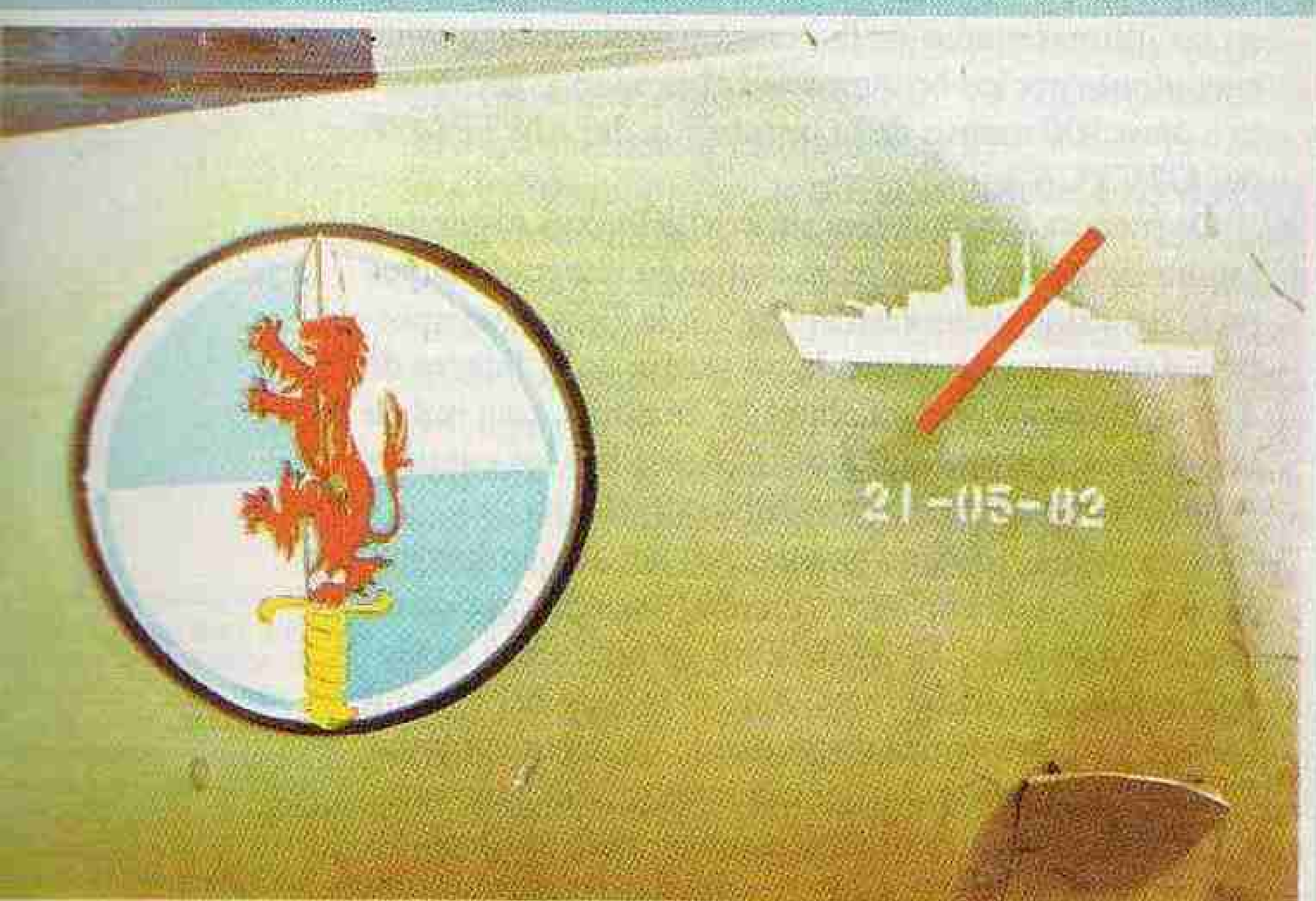
Ante la más cercana amenaza de un ataque británico, se llevó a cabo un nuevo cambio de organización en Puerto Argentino. El 29 de abril se estableció el Comando Conjunto Malvinas, bajo el mando del general Daher. Esta estructura de comando incorporaba todas las funciones operativas como inteligencia, logística, seguridad interna y comunicaciones, pero también estableció dos asesorías militares clave. El contralmirante Edgardo Otero fue nombrado Asesor naval y el brigadier Castellanos Asesor Aéreo. El primero había sido jefe de operaciones de la Armada durante el planeamiento del operativo "Rosario" y el segundo se había constituido en el oficial más antiguo de la FAA en las Malvinas desde el desembarco.

A medida que la guerra abierta se acercaba cada vez más, estos hombres contaban con 46 aeronaves en los tres campos aéreos de Malvinas y numerosas zonas de aterrizaje para helicópteros (19 helicópteros del Comando de Aviación de Ejército, 12 Pucará y cuatro helicópteros de la FAA, ocho aviones de ataque del CANA y dos Skyvan y un Puma de la PNA). De los aviones livianos locales, sólo se utilizó un Islander. Durante mayo estos 46 aparatos serían reforzados con doce Pucará y dos MB-339. De las 60 aeronaves desplegadas, sólo tres volverían a la Argentina.

(Continúa Pág. 17)



Vista de un sector de Puerto Argentino tomada a vuelo de helicóptero en los primeros días de la recuperación argentina de las Malvinas. (Foto Cabo 1º S.M.).



MB-339 AE

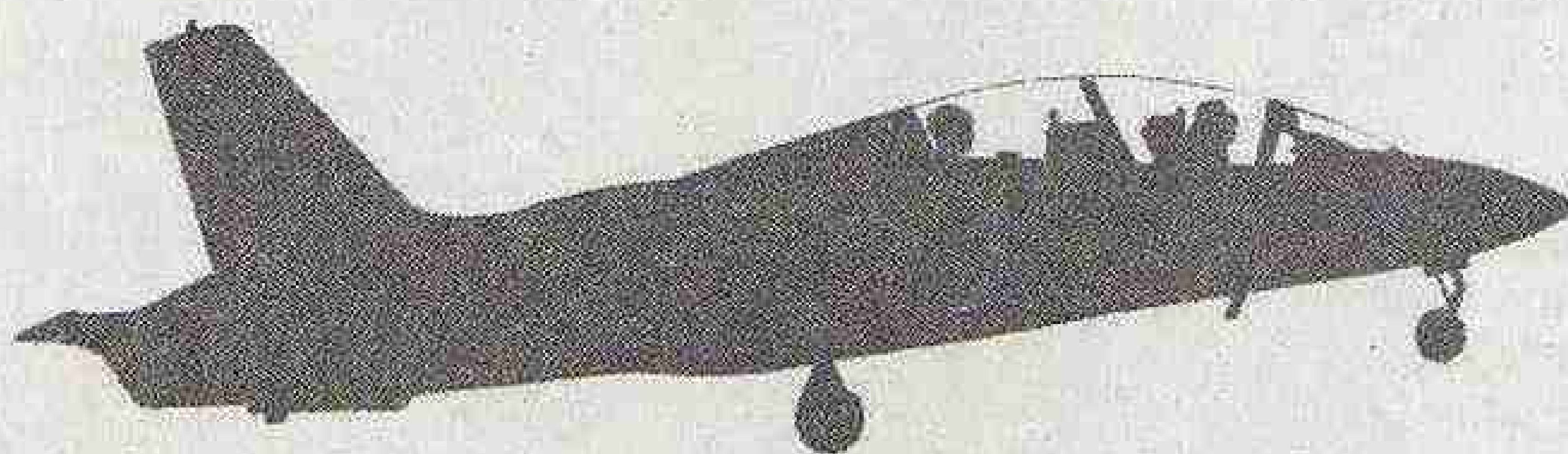
De líneas parecidas al MB-326, su predecesor y modelo, el MB-339 es una versión mejorada cuya principal diferencia reside en el rediseño de la parte delantera del fuselaje, incluída la cabina biplaza. En los extremos de las alas lleva tanques auxiliares de combustible. Posee seis soportes subalares para cargar bombas, cohetes y/o cañones hasta un peso total de 1.815 kilos. Tiene una longitud de 10,97 m y una envergadura de 10,86 m. La velocidad máxima indicada por su fabricante (Aermacchi, Italia) es de 898 kilómetros por hora. La Aviación Naval argentina estaba equipada en 1982 con una decena de MB-339A y contaba aún con varios MB-326GB afectados todos a la 1ª Escuadrilla de Ataque (4ª Escuadra Aeronaval) y basados en Punta Indio. Pasada la guerra y además de las pérdidas sufridas, que se detallan en las páginas siguientes, estos aparatos fueron saliendo de servicio paulatina-



RMACCHI

mente, por falta de repuestos para su planta de poder (motor Rolls-Royce) en virtud del bloqueo de ventas de productos británicos a la Argentina. El avión que ilustra esta página es el MB-339A número de serie 0766, matrícula 4-A-115; el mismo que piloteado por el Teniente de Navío Guillermo Owen Crippa atacó en la mañana del 21 de mayo de 1982 a la fragata británica "Argonaut" que apoyaba el desembarco inglés en San Carlos, causándole daños. Por ello y por su valiosa misión de reconocimiento, Crippa fue condecorado después de la guerra. El 115 también sobrevivió, pues fue trasladado en vuelo a Río Grande el 30/5/82 y actualmente se encuentra en la Base Aeronaval Punta Indio. En recuadro, el emblema de la 1ª Escuadrilla de Ataque y la silueta de la fragata batida por el 115.





MB-339

1 ESCUADRILLA DE CAZA Y ATAQUE

Durante varios años la 1ª Escuadrilla de Ataque sirvió al Comando de Aviación Naval (CANA) para un doble propósito: entrenamiento con jets y utilización de aviones ligeros de ataque. Establecida desde hace mucho en Punta Indio, Buenos Aires, en marzo de 1982 constituía el único elemento de la 4ª Escuadra Aeronaval. En ese tiempo estaba equipada con los MB-326GB y MB-339A, aviones ligeros de ataque de origen italiano, conocidos universalmente como "Aermacchis". El MB-326-GB sirvió muy bien a la unidad durante varios años, pero los diez MB-339A no fueron incorporados por el CANA hasta 1980-81 y a comienzos de 1982 sus pilotos y equipos de mantenimiento en tierra seguían trabajando en ciertos aspectos referentes al perfeccionamiento de los aparatos.

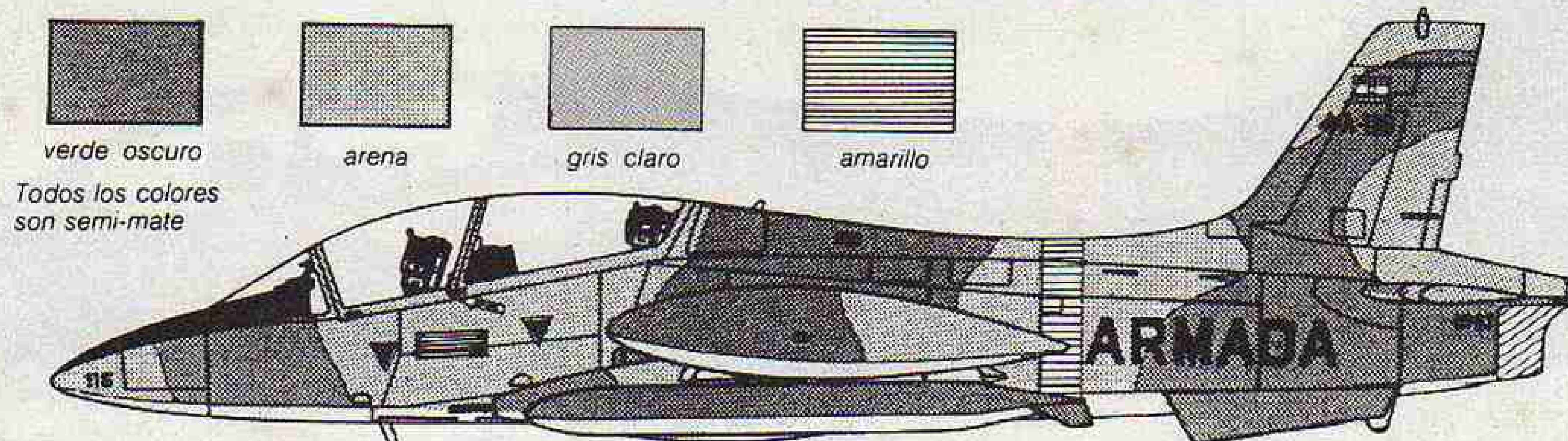
La intervención de la 1ª Escuadrilla en la campaña tuvo un comienzo quizás curioso, pero eventualmente demostró ser tan importante y difícil como la de cualquiera de las unidades reconocidas como de primera línea. Parece que cuando comenzó a planearse el operativo "Rosario" se llegó a la conclusión de que podía producirse una reacción de tipo militar por parte de Chile, ante la recuperación de Malvinas. En prevención de esto o quizás simplemente como parte de una alerta naval de carácter general, el escuadrón fue desplegado el 2 de abril "a lo largo de toda la costa argentina". Dieciséis aparatos, presumiblemente todos los MB-339A y seis de los MB-326GB fueron llevados a bases como las de Trelew, Espora y Río Grande. Se cree que el camuflaje que reemplazó los brillantes rojo y blanco de entrenamiento de los MB-339A fue adoptado por este ejercicio, antes que como una reacción ante la posibilidad de una batalla en Malvinas. Los Aermacchis permanecieron un breve lapso en los puntos de despliegue antes de retornar a

Abajo: Personal de mantenimiento de la Armada, posa junto al famoso 115 en un costado de la pista en Puerto Argentino. Obsérvense los contenedores de cohetes y de cañones DEFA de 30 mm.

Pagina 11: El 115 en Punta Indio, actualmente.



MB-339A 0767/4-A-116 1 ESQUADRILLA DE ATAQUE



Punta Indio, dejando sólo un pequeño destacamento de MB-339A en Río Grande. Este permaneció allí durante todo el conflicto, haciendo salidas de reconocimiento sobre la frontera con Chile y actuando como apoyo de los aviones que fueron luego destacados a Malvinas.

La decisión de llevar una pequeña fuerza de MB-339A a las islas se adoptó a comienzos de abril, cuando se hizo evidente que los británicos se proponían recobrarlas por la fuerza. Siempre había quedado entendido por parte de las autoridades militares que ningún "jet" de combate de la Fuerza Aérea podía operar en condiciones de seguridad desde la corta pista del aeródromo de Puerto Argentino y en consecuencia el CANA tuvo que desplegar los únicos aviones de ataque que poseía capaces de operar allí. Fue así que cuatro aparatos fueron desplegados desde Río Grande en los primeros días de abril, después de un corto período de preparación antes de enviarlos definitivamente a Puerto Argentino. Aunque el MG-339A es un ágil avión de entrenamiento avanzado, como aparato de combate es bastante modesto y el CANA, prudente aunque tardíamente, ordenó a las tripulaciones que establecieran exactamente cómo podían ser utilizados contra los barcos. El comandante de la unidad, capitán de corbeta Carlos Molteni, se vio asignar la poco envidiable tarea, en el entendimiento de que tendría que poner en práctica sus teorías contra una fuerza de ataque de portaaviones británicos que zarparía quizá en los quince días siguientes. La evaluación estableció que todos los ataques deberían realizarse a alta velocidad y a baja altura y a baja altura y que sólo debían usarse cañones de 30 mm y cohetes de 5 pulgadas. Debido a que el elemental mecanismo lanzabombas del MB-339A fue considerado potencialmente peligroso (sólo podía lanzar los proyectiles simultáneamente cuando el avión volaba en un curso inaceptablemente riesgoso) nunca se planteó su utilización contra buques de guerra. Sin embargo, a pesar de este serio inconveniente la unidad estimó que –en circunstancias adecuadas– la combinación de cañones gemelos y cuatro cohetes podía infligir daños considerables y que la misión contra barcos tenía una base realista.

Los primeros dos aviones –se cree que eran el 0764/4-A-113 y el 0767/4-A-116– volaron hacia Puerto Argentino desde Río Grande a las 1200Z del 24 de abril, poco después que un par de Mentors de la 4ª Escuadrilla. Los MB-339A fueron escoltados por el King Air 200 del CANA que despegó de Río Grande unos minutos antes. Con buen tiempo el traslado se realizó sin inconvenientes y un segundo par de aviones los siguió un día



o dos después. El tercer y último par de MB-339A se cree que fue desplegado en el aeródromo de Puerto Argentino unas tres semanas más tarde, el 14 de mayo. No se conoce con precisión la secuencia del arribo, pero los seis aviones eran: 0761/4-A-110; 0763/4-A-112; 0764/4-A-113; 0765/4-A-114; 0766/4-A-115 y 0767/4-A-116.

A este destacamento de la 1ª Escuadrilla se le asignó una pequeña e improvisada área de despliegue hacia el lado sur de la pista, cerca del acceso este y alejada de la congestionada zona principal. Sin embargo, la ubicación era terriblemente vulnerable a los ataques aéreos.

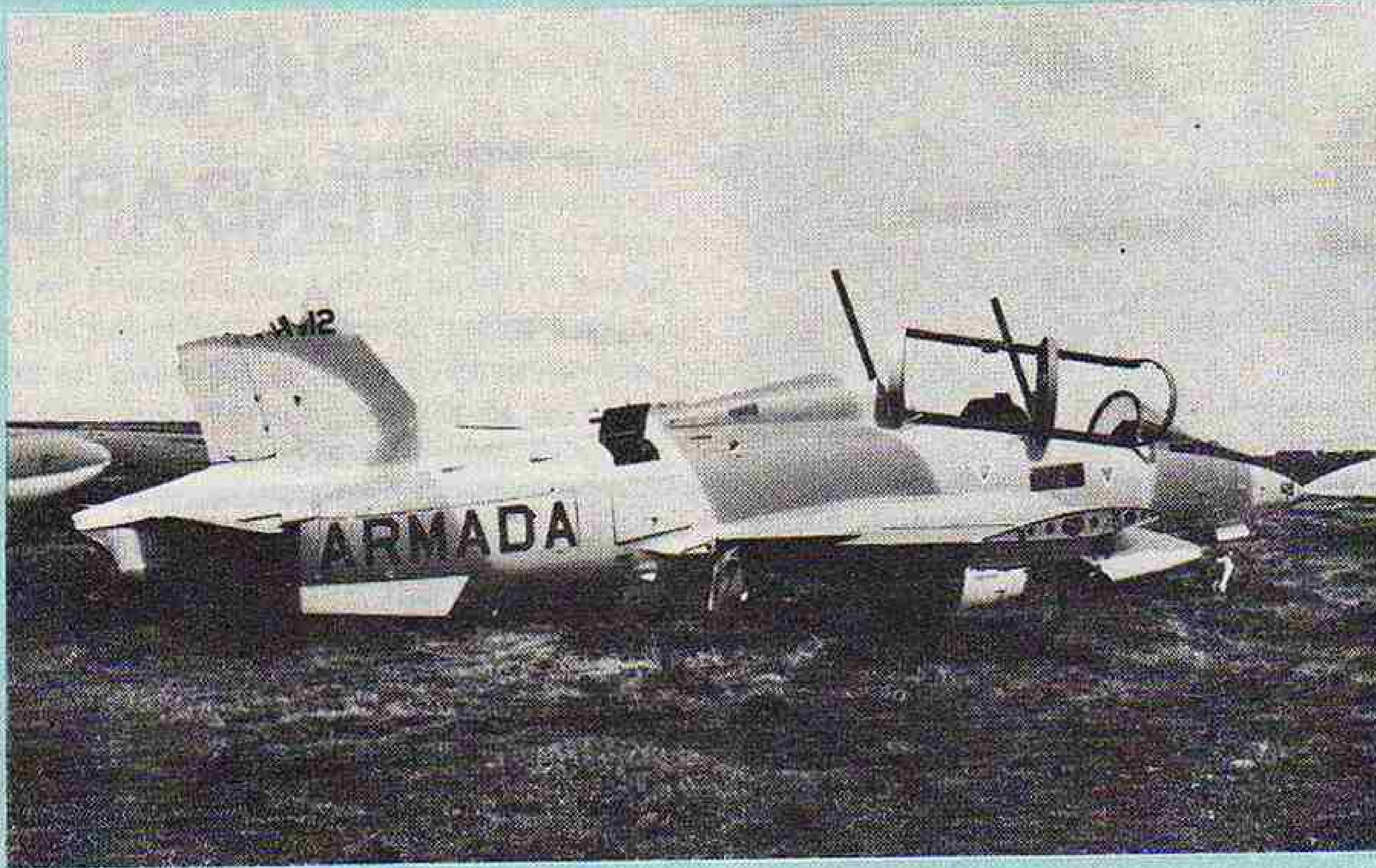
La unidad realizó varias salidas de reconocimiento y familiarización con el terreno durante los primeros días en la isla, pero no tuvo contacto con la Fuerza de Tareas británica cuando el aeródromo fue atacado por primera vez el 1° de mayo. Se había anticipado esta incursión, pero a diferencia de la Fuerza Aérea, el CANA no disponía de un área de dispersión adecuada para sus jets MB-339A y la unidad fue extraordinariamente afortunada al superar sin daños el ataque del Escuadrón 800 de Sea Harriers sufriendo sólo unas salpicaduras de tierra cuando una bomba de racimo cayó en su zona.

En los primeros días de mayo se practicó en condiciones simuladas de combate la "línea de ataque desde popa", que había sido puesta a punto en Río Grande. La unidad podía ser requerida en cualquier momento para llevar a cabo una misión contra el enemigo y las ejercitaciones tenían real urgencia. Fue durante una misión de reconocimiento, el 3 de mayo, que se perdió el primer aparato. A las 1806Z dos aviones, piloteados por el capitán de corbeta Molteni y el teniente de fragata Benítez despegaron para localizar y atacar un buque en alta mar, a unas 60 millas al sudeste de Puerto Argentino. Partieron con un techo de 300 metros y una visibilidad de unas tres millas y aunque ésta empeoró en el curso del vuelo, todavía fue posible realizar una cuidadosa búsqueda en el área donde había sido señalado el blanco. Desgraciadamente no encontraron nada. La misión se realizaba en silencio radio y Molteni y Benítez regresaron a Puerto Argentino. El primero aterrizó normalmente, pero Benítez se desvió de la línea central cuando efectuaba la aproximación final a baja altura y su aparato tocó las rocas ubicadas una milla antes de la cabecera de la pista y con un ala desprendida el MB-339A se estrelló contra los acantilados. Benítez no se eyectó y murió instantáneamente en la explosión e incendio que se produjeron.

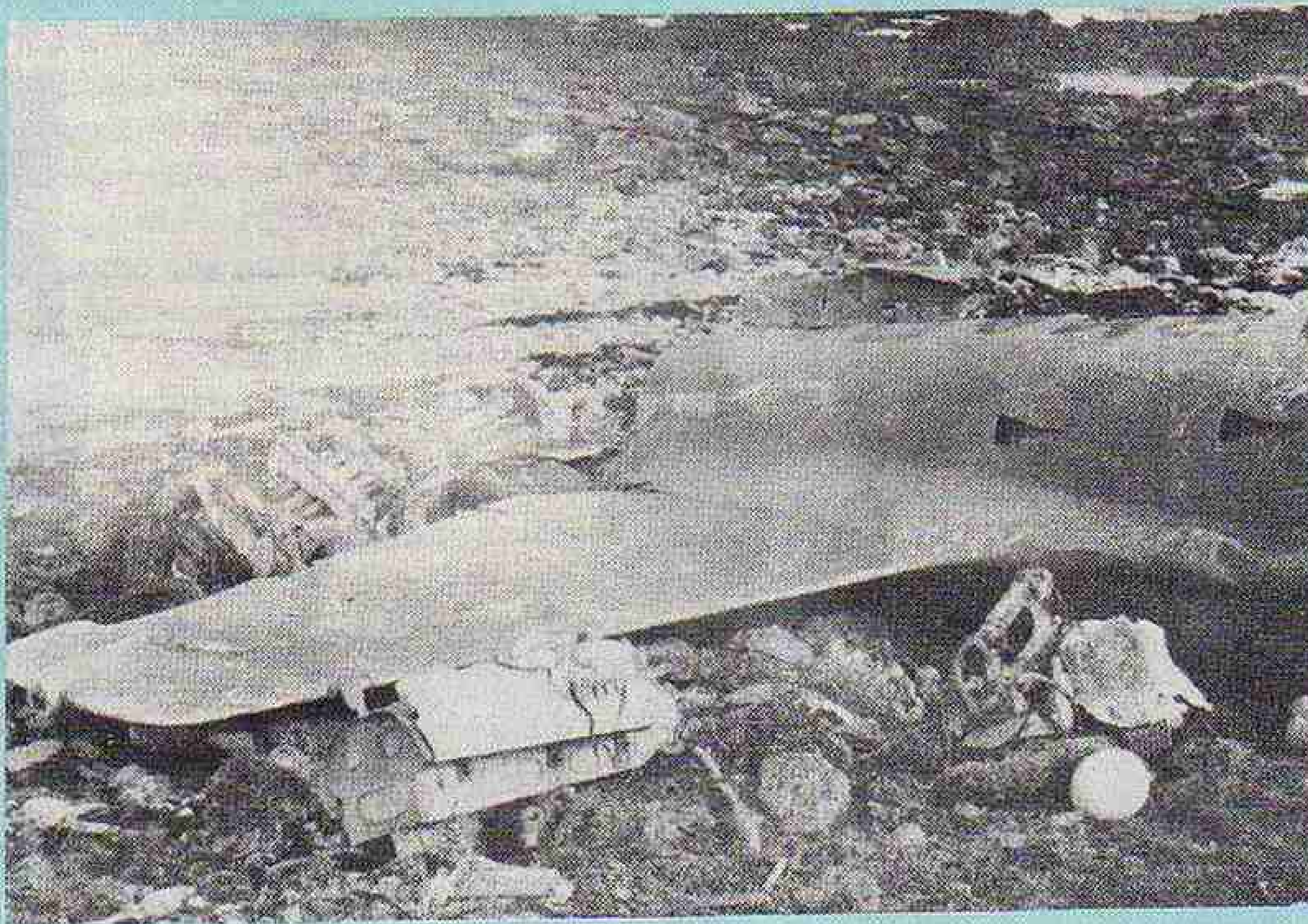
No fue sino el 21 de mayo de la 1ª Escuadrilla entró finalmente en contacto con el enemigo.

El día anterior se había planeado una misión de dos aviones, que debían despegar al alba del 21 para efectuar un reconocimiento de la margen oriental del estrecho de San Carlos, especialmente en el área de Grantham Sound. Inteligencia naval estimaba que el inminente desembarco británico iba a intentarse en esa zona. En consecuencia los MB-339A debían volar a baja altura sobre Puerto San Carlos y seguir luego la costa hacia el sur hasta Darwin, antes de virar con rumbo este y retornar a su base en Puerto Argentino. La misión se retrasó, porque comenzaban a llegar informes respecto del desembarco que debían ser evaluados y otra vez cuando el aparato del teniente de navío Horacio Talarico tuvo una falla cuando carreteaba hacia la pista. La misión era considerada tan importante que se ordenó al teniente de navío Guillermo Owen Crippa efectuarla solo y despegó en el 0766/4-A-115 a las 1304Z (la hora que da el CANA parece dudosa, probablemente el avión salió varios minutos antes). Cuando llegó al estrecho de San Carlos la niebla y los reflejos del sol hicieron que el piloto cambiase de idea y en vez de entrar en el área sobre el puerto del mismo nombre, se dirigió hacia el norte, rumbo a Foul Bay, pues prefirió efectuar el reconocimiento con el sol detrás. Crippa esperaba encontrar a la flota británica en un punto más septentrional, pero rápidamente divisó a los buques escoltas, a la altura de Jersey Point, en Gran Malvina. Continuó su vuelo hacia San Carlos a unos 200 m. de altura y estaba por atacar con sus cañones a un desprevenido Lynx, cuando vio a una fragata detrás del helicóptero, directamente en su rumbo. Crippa atacó entonces apresuradamente con sus cañones y cohetes, produciendo a la "Argonaut" averías y algunos heridos entre la tripulación. Para entonces el avión estaba siendo blanco de los disparos de varias naves de guerra y se vio obligado a efectuar un zig-zag a baja altura entre las colinas que están detrás de Ajax Bay, hasta que llegó a Port Sussex. Luego puso nuevamente rumbo al norte para contar los barcos que había visto, aunque manteniéndose bien fuera del alcance de sus cañones. Finalmente giró hacia el sur, rumbo a Darwin y luego al este, para Puerto Argentino (donde estuvo igualmente ansioso de evitar el fuego antiaéreo de algún nervioso artillero argentino). La objetiva evaluación que hizo Crippa del poderío naval británico en San Carlos fue de fundamental importancia para la Argentina. Lo que le valió ser condecorado por esta misión.

Poco se sabe de las actividades de la Escuadrilla en



Podría decirse que la decisión de emplear los MB-339A desde Puerto Argentino no fue muy acertada, porque este avión es un "peso-liviano" y dista mucho del ideal para la tarea y el clima con que tuvo que enfrentarse. Sin embargo, una máquina de esta 1a. Escuadrilla de Ataque sorprendió desprevenida a la fragata "Argonaut" el 21-5-82 y, con mejor suerte, la unidad podría haber causado daños a otros buques británicos aislados en la primera fase de la batalla. En esta foto, el 0763/4-A-112 yace olvidado en la pista ya ocupada por la RAF, tiempo después del cese de hostilidades. (Richard Gardner).



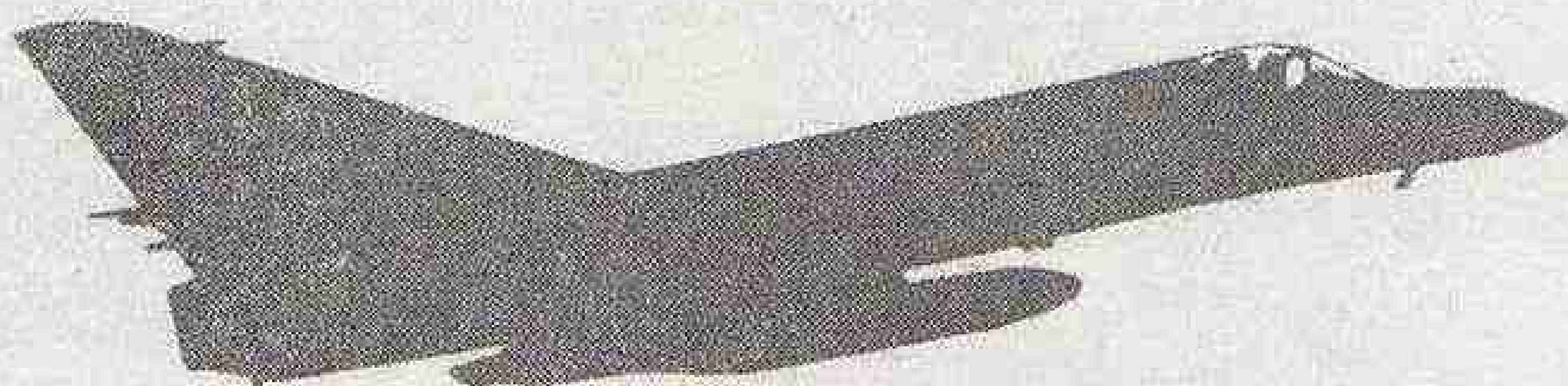
Ambos bandos sufrieron accidentes operacionales fatales, a lo largo de la ruda campaña aérea. Aquí, los restos del MB-339A 0764—A-113 en el que perdió la vida el Teniente de Fragata Carlos Benítez, como podían verse a principios de 1985 yaciendo en las rocas al norte de Bahía Cristina. Se había estrellado casi una milla antes de la cabecera de la pista del aeropuerto de Puerto Argentino el 3 de mayo de 1982.

(1º Teniente R. Robinson, RAF)

los momentos que siguieron al desembarco y es posible que no se efectuasen salidas durante algunos días. La unidad tuvo muchos problemas técnicos en mayo y las operaciones resultaron seriamente afectadas. La condensación en el interior de las alas deterioraba seriamente los circuitos eléctricos y a medida que el invierno se hacía más crudo las temperaturas bajo cero empeoraban el problema. En esas condiciones las baterías no conservaban su carga y debían ser retiradas todas las noches de los aviones para guardarlas en lugares más templados, con los consiguientes retrasos operacionales. Después del 21 de mayo el aeródromo de Puerto Argentino fue sometido a reiterados ataques aéreos y navales, pero, a pesar de impactos que cayeron muy cerca, parece que la unidad subsistió hasta el 28 sin sufrir daños serios. El gran problema que seguía enfrentando la 1ª Escuadrilla era mantener en condiciones operativas a los MG-339A.

Para el 28 de mayo la situación argentina en Darwin y Pradera del Ganso había llegado a un punto crítico y todo el poder aéreo disponible fue empleado para retrasar el avance de las fuerzas británicas.

(Cont. Pág.63)



SUPER ETENDARD

2 ESCUADRILLA DE CAZA Y ATAQUE

Fue en 1979 que el Comando de Aviación Naval (CANA) adquirió AMDB Super Etendard en Francia para reemplazar a su anticuada flota de A-4Q Skyhawks. Los aviones debían operar desde el portaaviones ''25 de Mayo'' y para poder acomodarlos hubo que hacer modificaciones en la veterana nave. Los trabajos –que incluian el refuerzo de ciertos sectores de la cubierta de vuelo– no fueron terminados hasta después de la guerra de Malvinas. Se ordenaron 14 aparatos en total y anticipándose a su entrega 50 miembros del personal de la 2ª Escuadrilla de Caza y Ataque fueron enviados a Francia, en setiembre de 1980, para recibir entrenamiento básico. Además de la adaptación de los pilotos el curso incluia la operación del principal sistema de armas, los misiles AM-39 Exocet. Este programa se realizó en Rochefort, Landivisiau, y el portaaviones ''Clemenceau'' concluyendo en julio de 1981 cuando la unidad regresó a la Argentina. Se esperaba que los primeros aparatos se uniesen a la 2ª Escuadrilla ese mismo año y la intención era que el nuevo escuadrón operase en la base de Comandante Espora, Bahía Blanca, junto con la 3ª Escuadrilla de ''Skyhawks''. Ambas unidades eran componentes de la 3ª Escuadra Aeronaval del CANA.

La 2ª Escuadrilla recibió los primeros cinco ''SUE'' (Super Etendards) en una ceremonia que se realizó en

Llegada a la Argentina de los primeros Super Etendard, en noviembre de 1981, pocos meses antes del comienzo de la guerra.

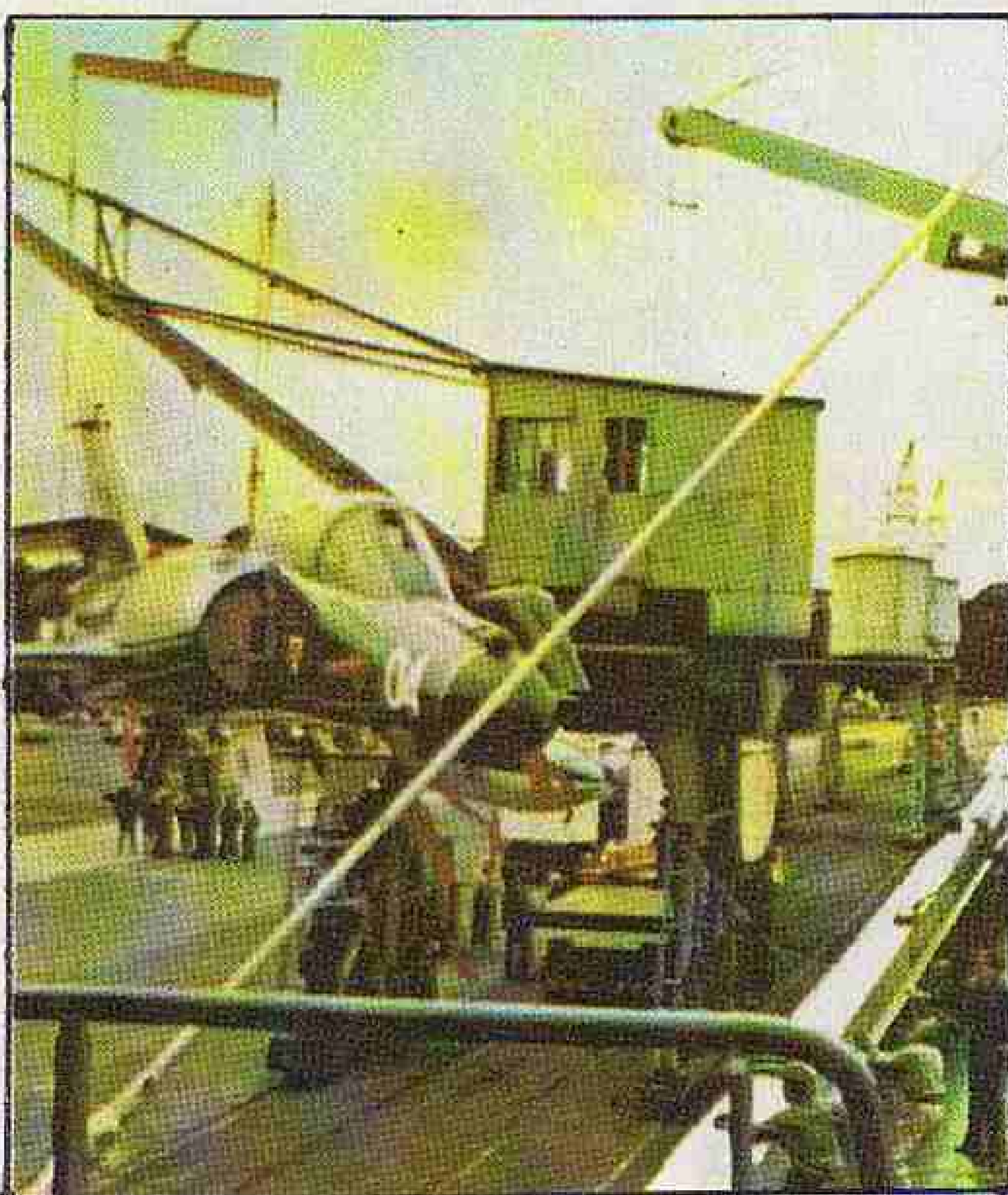
Espora el 17 de noviembre de 1981. Tenían como números de serie del 0751/3-A-201 al 0755-3-A-205 y con ellos llegaron cinco misiles Exocet. En los cuatro meses siguientes el personal del escuadrón trabajó progresivamente en los aviones, familiarizándose con las nuevas máquinas y su armamento. El entrenamiento recibido en Francia había sido el básico y fueron necesarios muchos esfuerzos antes de que más aparatos pudieran ser utilizados en Espora. En consecuencia, cuando otros nueve aviones salieron de la cadena de montaje fueron temporariamente depositados en Burdeos. En 1981 había descontento en parte del personal del CANA, que creía firmemente que los franceses habían sido deliberadamente poco cooperativos con ellos, dándoles el mínimo de informaciones de tipo operacional durante su entrenamiento.

A pesar de éste y otros inconvenientes de orden técnico, hacia fines de marzo de 1982 cada uno de los diez pilotos de Espora tenía unas 80 horas de vuelo en los nuevos aviones. La segunda tanda de cinco aparatos tenía que ser entregada a fines de abril de 1982.

El 31 de marzo se recibió la orden de desplegar operacionalmente a los "Super Etendards" y sus sistemas Exocet en el menor tiempo posible. Esto no constituia una profética advertencia de lo que reservaba el futuro, sino que era parte de una directiva general del CANA a todas sus unidades, para ponerlas en estado de alerta debido a la operación "Rosario". Sin embargo, a los pocos días se hizo obvio para todos que el escuadrón iba a verse envuelto en una guerra verdadera, lo que determinó la puesta en marcha de un programa de entrenamiento intensivo. A pesar del embargo de armas decretado luego por los franceses –una cuestión que amargó al CANA que la consideró pura y simplemente como una ruptura de contrato– los hombres de la 2ª Escuadrilla continuaron su tarea y a mediados de abril declararon que estaban listos para actuar operacionalmente. Por supuesto que esto constituyó un mérito, dado que implicaba la puesta a punto del sistema de "Exocets" sin ayuda de los franceses y el planeamiento de misiones de características diferentes, que requerían vuelos de larga distancia sobre el mar, en silencio radio y con reaprovisionamiento en el aire.

Durante unos días se esperó que los Super Etendard fueran utilizados en todas las acciones contra la Fuerza de Tareas británica desde el aeródromo de Puerto Argentino, pero la realización de operaciones simuladas demostró rápidamente que, si bien los aviones podían aterrizar en condiciones de seguridad en una pista seca, esto no era posible si se hallaba húmeda. A su vez el despegue –aun en las mejores condiciones– hubiese sido arriesgado y en consecuencia se decidió usar Puerto Argentino sólo para emergencias. Sin la ventaja de una base para operar desde Malvinas se decidió que los planes de ataque a partir del continente previesen que los aviones actuasen en parejas, con reaprovisionamiento en vuelo para que les alcanzase el combustible. En previsión de las sofisticadas contramedidas electrónicas y los cohetes superficie-aire que iban a enfrentar los aviones, la escuadrilla planeó todas sus operaciones a alturas extremadamente bajas y en silencio radio. Durante un período de intensas prácticas los destructo-





Otras escenas del desembarco en puerto de los primeros cinco AMDB Super Etendard que en breve pasarían a constituirse en el núcleo combativo de la 2ª Escuadrilla de Caza y Ataque del Comando de Aviación Naval.



res argentinos tipo "42" fueron "atacados" por los Super Etendard siguiendo esos procedimientos. Los KC-130 de la Fuerza Aérea permitieron que esos ataques se realizasen a más de 300 millas de la costa. Antes de que se lanzaran las primeras misiones de combate cada uno de los diez pilotos que iban a intervenir en las operaciones habían cumplido unas cien horas de vuelo.

Los primeros dos aviones fueron desplegados desde Espora a Río Grande el 19 de abril y otro par les siguió al día siguiente. La quinta máquina, el 0751/3-A-201 quedó en Espora para aprovechar todas sus piezas como repuestos para los otros cuatro. Todos los Exocet fueron también transportados a Río Grande. Se realizaron más vuelos de entrenamiento, esencialmente para establecer qué grado de dificultades ofrecían las condiciones de tiempo locales. Uno de estos ejercicios se realizó el 25 de abril, con dos Dagger de la VI Brigada como escolta de cazas, pues se estimó que sus misiles aire-aire "Shafrir" constituirían un adecuado factor de protección, al menos durante parte de la misión. Sin embargo, el ejercicio terminó en un fracaso, pues uno de los Dagger no pudo despegar y el otro debió retornar a Río Grande debido a una pérdida de combustible. El experimento no fue repetido.

(Continúa Pág. 26)

Ya están en suelo argentino los flamantes aviones de la 2ª Escuadrilla. El destino les tenía reservado un rol protagónico en la guerra que aún no se avizoraba.



MOVILIZACION EN EL CONTINENTE



El papel de la Fuerza Aérea en la Operación ''Rosario'' apuntó al apoyo de la Armada en los desembarcos en las Malvinas y Georgias del Sur. Se limitó a un rol de transporte aéreo –sin embargo vital– y a la provisión de una reducida fuerza de aeronaves que marcó la presencia de la FAA en Puerto Argentino. Unas pocas tareas suplementarias fueron cumplidas por otras unidades de la FAA pero, en esencia, la recuperación de las islas Malvinas tuvo escasas consecuencias operacionales en el Comando de Operaciones Aéreas y el Comando Aéreo de Defensa, y no necesitó que le dedicaran mucho de su tiempo.

En las horas siguientes a la captura de Puerto Stanley la situación cambió poco. La posición de la FAA en el TOM ya fue explicada y, bajo la guía de ese organismo, tuvieron lugar varias tareas de consolidación. La

Izquierda: *En el costado de babor, atrás de la cabina de comando, el C-130HTC-64 exhibe la insignia del Escuadrón Hércules del Grupo 1 de Transporte y en círculo la correspondiente al servicio antártico. Este fue uno de los aparatos que participaron de la operación "Aries 82" (el 2-4-82) y posteriormente en numerosas misiones de abastecimiento a Puerto Argentino.* Abajo: *Tres Hércules del Escuadrón, en su sede de la I Brigada Aérea en El Palomar. (Fotos (Marcel Yves Martin)*





Arriba: *En su base, el KC-130H/TC-69, uno de los reabastecedores utilizados por la FAA durante la guerra, operando desplegados principalmente desde Río Gallegos. En su panel de insignias puede verse, entre otras –Derecha– la del Grupo 5 de Caza ("Los Halcones") a los que le tocó reabastecer en numerosas misiones. (Foto Marcel Yves Martin)*
Abajo: *El C-130H/TC-68 con su tripulación al frente, luego de haber concretado el primer aterrizaje en Puerto Argentino la mañana del 2-4-82, posan con una bandera británica recién capturada. (Foto Com. R. F. Mela)*



FAA transportó una cantidad de equipo militar que era necesitado con urgencia pero su más importante rol fue el de integrar las islas con la red de defensa aérea de Argentina. Esta fue una tarea a la que se le asignó prioridad debido al temor de una posible interferencia de Chile en la región. Consecuentemente, entre el 3 y el 6 de abril, dos radares móviles completos del G2VYCA fueron instalados en Comodoro Rivadavia y Río Grande, uniéndose a la unidad ya establecida en Río Gallegos y a la que entraría en servicio en Puerto Argentino el 6 de abril. Estos cuatro radares y sus CIC's se sobreponían y así proveían al comando regional, Comando de la Fuerza Aérea Sur (CdoFAS), con alerta de defensa aérea costera completa en medio y alto nivel y limitada a baja cota desde Trelew en el norte hasta Cabo de Hornos en el sur. Abarcaba además toda la Tierra del Fuego, las Malvinas y la mayoría de la Patagonia. La integridad de todo este espacio aéreo sería reforzada por los despliegues periódicos en Río Gallegos de aviones tácticos de las unidades de combate con base en el norte. La unidad dePucará recientemente creada en Comodoro Rivadavia, Grupo 4 de Ataque, sería reforzada, con la posible intención de enviar destacamentos a Río Gallegos y Puerto Argentino.

La partida desde Portsmouth de la Fuerza de Tareas británica el 5 de abril cambió todos estos no apresurados planes y, con considerable urgencia, la FAA se preparó para una posible guerra aérea con una de las naciones militarmente más poderosas del mundo. Todo elemento de la FAA se vio envuelto en una carrera por reorganizarse para enfrentar las necesidades de la situación. El razonamiento era que si bien cualquier guerra potencial probablemente se desarrollaría en el área de las Malvinas, se podía esperar que los británicos atacaran instalaciones clave en el continente, aun la propia Buenos Aires. En el sur la única base de la FAA, Río Gallegos, era austera e incompleta, mientras que las Malvinas no contaban una base capaz de soportar con seguridad a los reactores de combate. Muy pocos aviones tenían capacidad de combate nocturno y muchos no tenían equipo de reabastecimiento en vuelo. Los problemas de la FAA eran muchos y desalentadores.

La Fuerza Aérea comenzó a instrumentar una estructura de mando modificada acorde con las circunstancias que rodeaban la emergencia. La estructura existente no era particularmente apta para esta tarea especial y entonces los hombres clave de la FAA recibieron nuevos comandos durante la duración de la crisis. El Comando Aéreo de Defensa (CdoAeDef) no resultó muy afectado por la reorganización y simplemente extendió su área de actividad. Su continua responsabilidad sobre todos los radares, sistemas antiaéreos y cazas de defensa aéra de la FAA, aseguró que su preocupación principal era el despliegue óptimo de estos equipos.

Dos nuevos comandos fueron establecidos a principios de abril y ambos recibieron un amplio campo de responsabilidad y de poder. El Comando Aéreo Estratégico (CdoAeEstr) se ocupó de planear la reacción militar de la FAA a la Fuerza de Tareas británica, realizar el monitoreo de la dimensión y el avance de la flota en su camino al sur, valuar el alistamiento británico para la guerra y crear los planes de batalla de la Fuerza. Para permitir estos logros, el CdoAeEstr obtuvo su propia capacidad de reconocimiento con la utili-

zación de aviones transferidos de sus unidades habituales. El otro organismo nuevo, el Comando Aéreo de Transporte (CdoAeTr), tuvo que reorganizar todo el transporte aéreo argentino para que cumpliera con los requerimientos de la situación. Este también recibió facultades plenas que le permitieron movilizar la industria del transporte aéreo civil. Responsable de todas las operaciones internacionales, internas y del "puente aéreo" con Malvinas, el CdoAeTr funcionó durante toda la guerra.

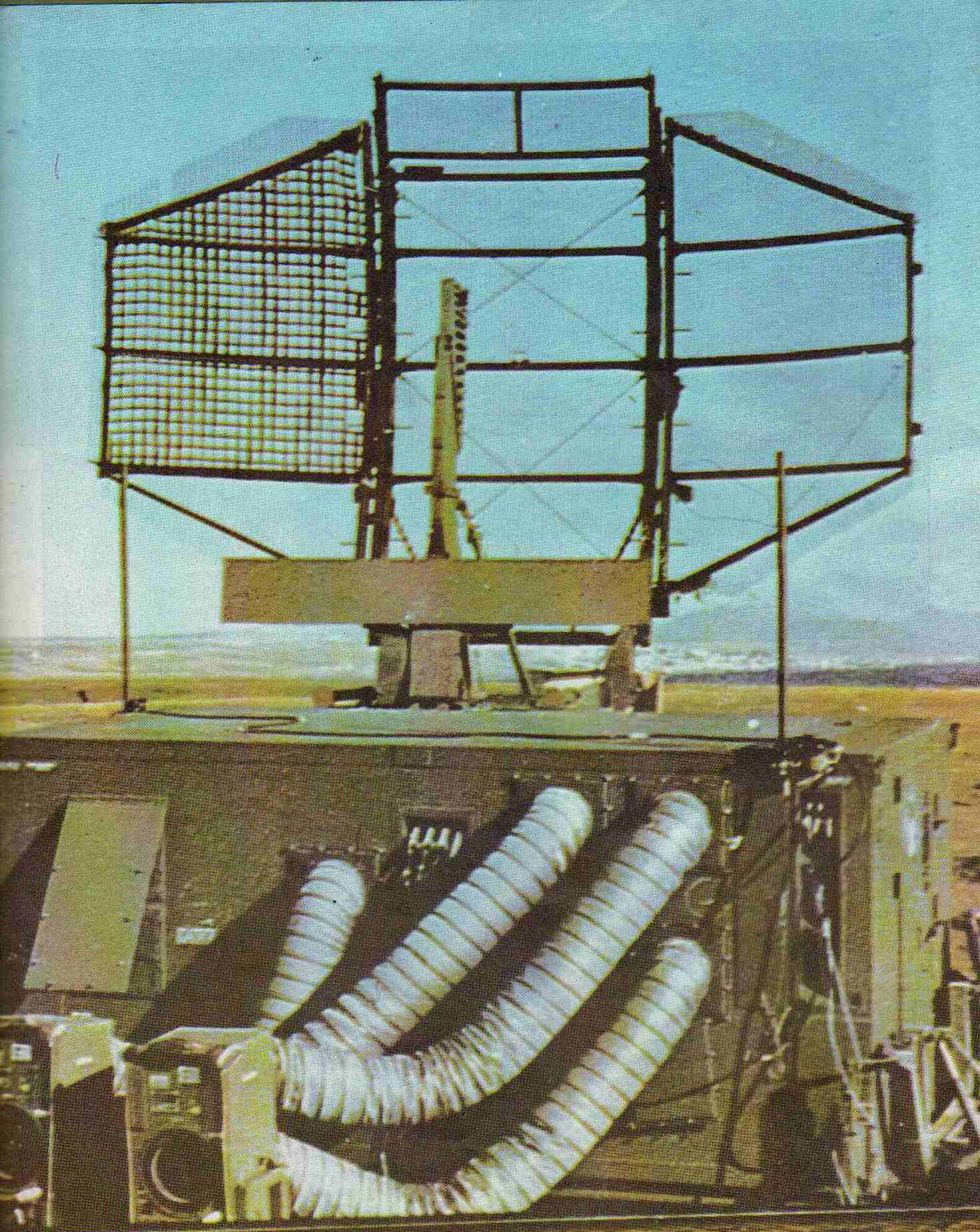
El cuarto componente de la estructura de emergencia de la FAA era el Comando de la Fuerza Aérea Sur (CdoFAS) con base en Comodoro Rivadavia. Aunque ya era uno de los comandos regionales de la FAA, el CdoFAS vio ampliado su campo de acción para asumir el control operacional día por día de cualquier guerra aérea en su área. Era claro que el CdoFAS sería vitalmente importante para el éxito de esa guerra y se empeñó mucho esfuerzo para asegurar que su cadena de comando y control quedara rápida y eficientemente establecida con la debida anticipación. El mando fue a manos del brigadier Ernesto Crespo, comandante de la IV Brigada Aérea, quien debía ejecutar las órdenes emanadas del TOAS (después del 20 de mayo el TOAS fue reemplazado por el Centro de Operaciones Conjuntas, CEOPECON). Se esperaba además que Crespo mantuviera estrechos lazos operativos con los comandantes de la Armada y el Ejército.

El redespliegue de la FAA y otros recursos hacia el área del CdoFAS comenzó con premura a mediados de abril después de varios días de enérgica preparación. El modificado orden de batalla de la FAA fue considerablemente influenciado por múltiples factores y es un mérito de la FAA que todos los aviones disponibles estaban en su lugar y preparados cuando la Fuerza de Tareas británica llegó a las Malvinas. La reubicación de cada unidad de combate es explicada en detalle en otras secciones de esta obra, así como el orden de batalla de emergencia. Pero resulta conveniente considerar ahora su redespliegue en general.

El CdoFAS efectivamente empleó siete bases principales durante la guerra, incluyendo su cuartel central en Comodoro Rivadavia, desde 1975 abrigo de la IX Brigada Aérea y del más austral de los aeropuertos totalmente desarrollados de la FAA. La única otra base



Superior: *En formación con otro aparato similar, se ve al Learjet T-23 del Grupo 1 Aerofotográfico, que poco antes de la guerra, el 19-3-82 visitó el entonces Puerto Stanley despertando sospechas de los británicos.* Inferior: *Una de las piezas antiaéreas de 20 mm. instaladas en defensa de la pista de Puerto Argentino. (Foto FAA)*





disponible era Río Gallegos en la provincia de Santa Cruz pero, a pesar de ser sede de la X Brigada Aérea, su capacidad operativa en abril de 1982 estaba lejos de ser la ideal para una tarea como la que se avecinaba. Su tránsito hasta la categoría de Brigada Aérea había sido lento y, aunque el G2VYCA había montado y operaba una estación de radar desde 1980, los únicos aviones de combate basados allí eran los temporariamente desplegados desde bases norteñas. En realidad, Río Gallegos estaba todavía en una etapa de desarrollo con capacidad limitada y facilidades para una terminal aérea reducida. Por sobre todo, los amplios espacios abiertos castigados por el viento prácticamente no ofrecían refugios para los aviones de combate y los pocos y reducidos hangares no podían albergar la gran cantidad de aviones redesplegados.

El CdoFAS se vio así obligado a utilizar los emplazamientos del CANA en Trelew, que estaban en realidad demasiado lejos de las Malvinas para operaciones normales de combate, y Río Grande, que estaba en la ubicación adecuada pero tenía una pista algo corta y facilidades limitadas. De acuerdo con informaciones disponibles, parece que las relaciones entre el personal del CANA y de la FAA en esta última base, alcanzaron momentos de tensión a medida que avanzaba la guerra. Además de estas cuatro bases militares ya establecidas, el CdoFAS adoptó tres aeropuertos civiles en la provincia de Santa Cruz, Puerto Deseado, San Julián y Santa Cruz. El primero fue utilizado muy poco durante el enfrentamiento y sirvió principalmente como campo de alternativa, pero San Julián fue empleado asiduamente para operaciones de combate. Santa Cruz no se vio involucrado en operaciones directas pero fue utilizado por la FAA como base de apoyo en el continente para los Pucará del Grupo 3 de Ataque destacados en las Malvinas.

En líneas generales la estrategia aplicada para el despliegue consistía en que cada Grupo de combate alistaba un Escuadrón en su base original (la Brigada Aérea) y, una vez preparado, los aviones se trasladaban a su emplazamiento temporario donde la unidad era redesignada para su empleo en la guerra. Al igual que las aeronaves y sus equipos de apoyo otras unidades, como las baterías antiaéreas, también fueron llevadas al sur desde su Brigada correspondiente. La mayoría de los despliegues tuvieron lugar entre el 14 y el 26 de abril y las transferencias principales fueron las de los Canberra del Grupo 2 de Bombardeo a Trelew, los A-4C Skyhawk del Grupo 4 de Caza a San Julián, los A-4B Skyhawk del Grupo 5 de Caza a Río Gallegos, los Dagger del Grupo 6 de Caza a Río Grande y San Julián, y los Mirage del Grupo 8 de Caza a

Arriba: *El helicóptero Puma SA.330L/AE-503 del CAB601/Compañía de Asalto "A", traslada una pieza de artillería de campaña Oto Melara cal. 105 mm. del Grupo 4 de Artillería Aerotransportado del Ejército Argentino durante los preparativos para la defensa realizados a fines de abril de 1982.*

Página 20: *El núcleo de la red defensiva argentina en las Malvinas fueron el radar tridimensional AN/TPS-43F del G2VYCA de la Fuerza Aérea y el Cardion AN/TPS-44 Alert IIA de vigilancia táctica. A pesar de ser blanco predilecto de ataques aéreos británicos, inclusive con misiles antirradar, permanecieron en servicio hasta el final de la guerra. (Foto FAA)*



El aeropuerto del recientemente bautizado Puerto Argentino, fotografiado en los primeros días después de la recuperación de las islas. Luce un cartel pintado por personal aeronáutico que dice "Base Aérea Militar Malvinas". (Foto Tte. 1° Flores)

Comodoro Rivadavia. Como ya se explicó, la transferencia de los Pucará del Grupo 3 de Ataque a Santa Cruz tenía un propósito diferente.

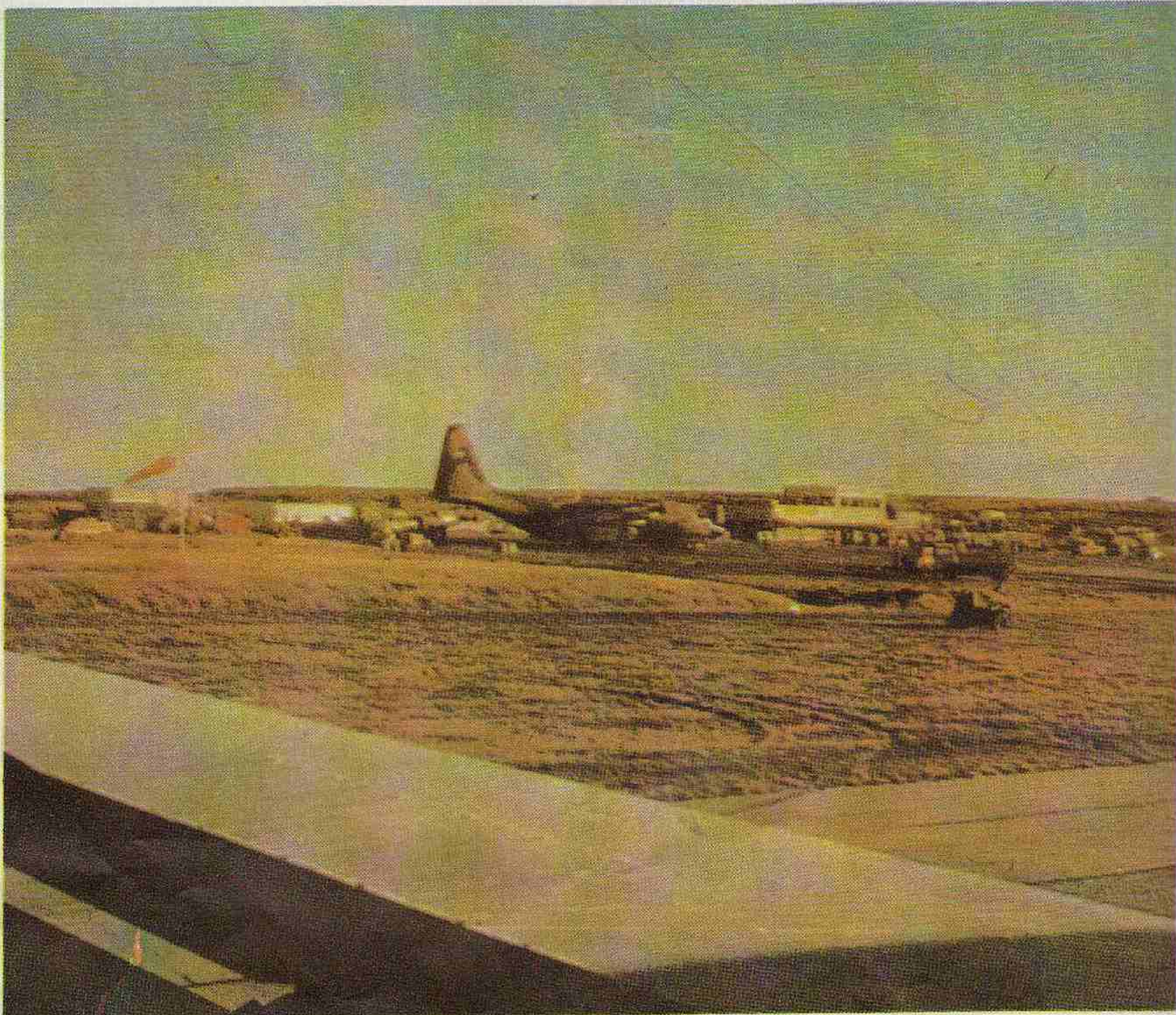
El CdoAeEstr había sido dotado, como se mencionó más arriba, de sus propios aviones de reconocimiento y la unidad quedó formalmente constituida el 4 de abril (presuntamente sólo en los papeles en esos días) en Comodoro Rivadavia como Grupo Aéreo de Exploración y Reconocimiento 1 (GrAeExp1Rec1). Según sus requerimientos, utilizó los Boeing 707 y C-130 del Grupo 1 de Transporte Aéreo y los Learjet del Grupo 1 Aerofotográfico.

Otras dos unidades aéreas fueron creadas en el CdoFAS para enfrentar las necesidades extraordinarias de la situación. Se entendió que probablemente resultaría vital contar con una extensa red SAR (búsqueda y rescate) y así, haciendo uso pleno de helicópteros y aparatos de ala fija de origen civil aptos para aumentar la dotación de helicópteros de la FAA, la Sección Operativa de Búsqueda y Salvamento (SOBS) se formó el 5 de abril en Comodoro Rivadavia. Esta contaba con destacamentos, conocidos como Sub-Centros de Control de Búsqueda y Salvamento (SCCBS), en todas las bases del CdoFAS excepto Río Grande, donde los medios ya existentes del CANA eran adecuados (el CdoFAS, por supuesto, no controlaba las bases del CANA ni tampoco el uso de los aviones navales en ellas).

La segunda de estas nuevas unidades era el Escuadrón Fénix. Esta organización peculiar, dirigida desde Comodoro Rivadavia, es tratada en detalle en otra sección, pero en esencia consistía de una colección de aviones civiles tipo ejecutivo incautados que dotaba a la FAA, y particularmente al CdoFAS, de abundantes aviones de comunicaciones que podían ser utilizados en todo el país en tareas ad hoc.

Evidentemente también se hizo uso extensivo de los recursos locales existentes y, en particular, de los aparatos del Grupo 9 de Transporte Aéreo con sede en Comodoro Rivadavia (los aviones de LADE). La recientemente creada unidad de Pucará, el Grupo 4 de Ataque, también sería utilizado en operaciones locales durante la guerra.

Durante el período de movilización de la FAA, la Armada y el Ejército estaban comprometidos en similares movimientos de hombres, equipos y material hacia donde serían necesarios en combate. Los esfuerzos del Ejército fueron dedicados prácticamente por



En las últimas semanas de abril de 1982, ante la certeza de la aproximación de la Task Force británica, el movimiento de aviones entre el continente y Malvinas sufrió una pronunciada escalada, en procura de abastecer y fortificar la defensa. Comodoro Rivadavia y Río Gallegos fueron las bases de mayor movimiento en esta fase. (Foto H. G. López)

entero a reforzar la guarnición en Malvinas y con ese fin virtualmente todos los helicópteros de transporte disponibles y algunos helicópteros de ataque fueron despachados a las islas. El detalle de la movilización y despliegue del CAB601 será tratado más adelante.

A lo largo del período de emergencia la Armada mostró una considerable independencia de las otras armas y en abril su preparación para la guerra fue dirigida con cierto aislamiento con respecto al de la FAA. La provisión de bases para la FAA en Trelew y Río Grande fue quizás la evidencia más obvia de la reducida cooperación interfuerzas existente, pero hubo algunos, tal vez inevitables, trabajos conjuntos. Un ejemplo de esto fue el uso de los cisternas KC-130H del Grupo I para apoyar a los Super Etendard del CANA en su misión antibuque con Exocets.

No hubo reorganización del CANA para la emergencia simplemente porque era innecesaria. Aparte del despliegue los Super Etendard armados con Exocet de la 2° Escuadrilla de Caza y Ataque desde Espora a Río Grande el 19 y 20 de abril, no hubo grandes desplazamientos de unidades de combate en el continente hasta el 9 de mayo, cuando los A-4Q Skyhawk de la 3 Escuadrilla de Caza y Ataque se trasladaron a Río Grande.

En la última semana de abril a la Argentina no le cabían dudas de que, a menos que se alcanzara rápidamente una solución política al problema, Gran Bretaña utilizaría su Fuerza de Tareas en los próximos días para intentar recapturar las Malvinas. El estilo mostrado en la recuperación de las Georgias el 25 de abril le habían dejado pocas dudas de que el Reino Unido tenía la voluntad política de pelear. Después de que la Fuerza de Tareas fuera detectada el 27 de abril por el radar de vigilancia de Puerto Argentino, la situación se tornó extremadamente tensa y los aviones de la FAA y el CANA permanecían constantemente en vuelo para intentar seguir los movimientos de la flota. Todos los vuelos de transporte desde la Argentina hacia Puerto Argentino fueron suspendidos desde el 29 de abril y las principales bases aéreas continentales se prepararon para un posible ataque aéreo cuando aviones británicos aparecieron brevemente en las pantallas de sus radares de defensa. Finalmente, el 30 de abril, la FAA disolvió el CdoAeEstr y sus recursos fueron transferidos al CdoFAS.

(Continúa en la Pág. 33)

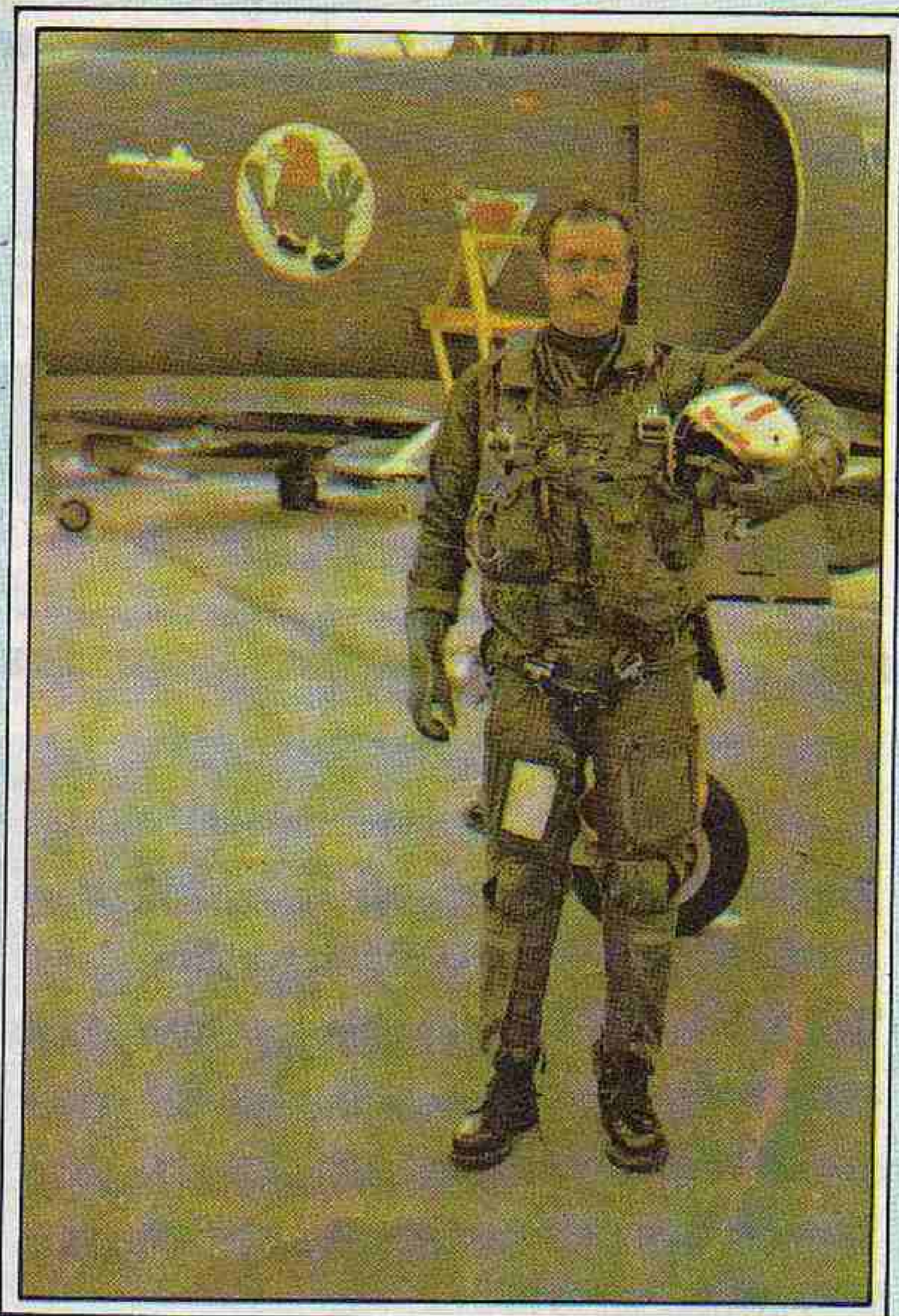


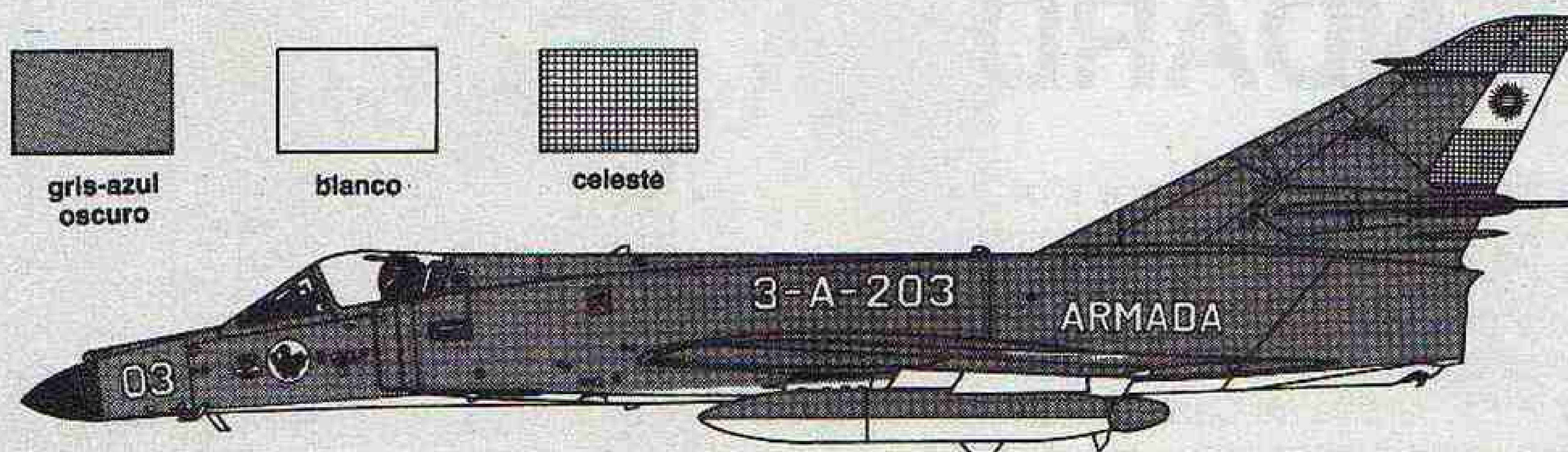
AMD-BA SUPE

Una fila de aparatos Super Etendard estacionados en Ushuaia, capital de la Tierra del Fuego, hasta donde extienden su accionar estos modernos aparatos estrenados en la Guerra de las Malvinas y aún el orgullo de la Aviación Naval de la Argentina. A la derecha, un piloto equipado con su traje de vuelo, que incluye la vestimenta interior antiexposición y el chaleco de supervivencia, de pie junto al 0754/3-A-204 (que abajo se ve en primer plano). Este avión es uno de los dos usados en la misión del 25 de mayo

ER ETENDARD

de 1982 y desde entonces marcado con la silueta de su víctima, el carguero de grandes dimensiones británico "Atlantic Conveyor". La silueta, del citado buque, cruzada por dos rayas rojas que indican el hundimiento, está pintada del lado de babor, junto al emblema de la 2ª Escuadrilla de Caza y Ataque, un gracioso halcón verde empuñando un contundente garrote; que bien podría aludir al misil Exocet, su arma más efectiva.
(Foto Marcel Yves Martin)





Ver páginas 24/25 para detalles de color del emblema de la unidad que va en el lado de babor de la nariz. Las siluetas de buques en amarillo representan los ataques a la "Sheffield" y al "Atlantic Conveyor". Las cruces rojas superpuestas a esas siluetas indican la destrucción de esos navíos.

(Viene de la Pág. 16)

La primera misión contra la flota británica se lanzó el 2 de mayo desde Río Grande, pero fue abandonada después de que se produjo un problema no especificado durante el reaprovisionamiento en vuelo. La operación era conducida por el comandante de la unidad, capitán de fragata Jorge Colombo y su numeral era el teniente de fragata Carlos Machetanz. Al parecer los pilotos de la 2ª Escuadrilla se habían puesto de acuerdo en volar todas las misiones con Exocet en parejas designadas de antemano y en que, cuando una despegase "de verdad" no habría una segunda oportunidad –en caso de tener que abandonar– hasta que las otras cinco no hubiesen completado una misión. Dado que cada Super Etendard llevaba uno de los misiles disponibles, era muy poco probable que esa oportunidad se repitiera y de hecho Colombo no volvió a volar. El abandono de una misión implicaba también que el Exocet tenía que ser sacado del avión para volver a programar su sofisticado sistema, antes de que fuera usado nuevamente. Esos equipos no podían ser desplazados de Espora, es decir, que cada misil tenía que ser llevado allí en avión luego del abandono de una misión comenzada. Teniendo en cuenta el viaje redondo de 900 millas que implicaba, esto constituia un considerable problema operacional.

Una singular fotografía tomada en la Base Aeronaval Comandante Espora, asiento de la 2ª Escuadrilla de Caza y Ataque, muestra la visita de niños de las escuelas próximas al hangar de los Super Etendard. En este caso observan al 0751/3-A-201.
(Foto Marcel Yves Martin)



A las 1010Z del 4 de mayo el SP-2H Neptune 0708/2-P-112 advirtió a Espora y a Río Grande que había establecido contacto con su radar con lo que se creía era un vulnerable buque de guerra británico al sur de Malvinas. En principio se estimó que era una nave de un "piquete" de radar, pero, alrededor de una hora más tarde, se hizo evidente que otros buques se hallaban en el área, a unas 85 millas al sur de Puerto Argentino. Los dos pilotos de Super Etendard a quien les llegaba el turno eran el segundo jefe de la escuadrila, capitán de corbeta Augusto Bedacarratz y el teniente de fragata Armando Mayora y poco después de las 1030Z estaba claro que su misión se había iniciado, en la medida en que el "Neptune" pudiera mantener el contacto. La alerta fue dada con los aviones y armamento previamente calentados. Los sistemas de navegación inercial de los "Super Etendards" aseguraban que las deficientes condiciones meteorológicas matutinas no iban a impedir el ataque. En realidad el mal tiempo constituia un elemento de protección contra las incursiones de los "Sea Harriers". Una vez que los aviones fueron llevados a la pista desde sus refugios la misión comenzó a ponerse en marcha. (Desde un principio el CANA había temido la posibilidad de un ataque por parte de comandos británicos y había adoptado excepcionales medidas de seguridad para proteger a los Super Etendard.)

Ambos pilotos despegaron de Río Grande a las 1245Z, Bedacarraz en el 0752/3-A-202 y Mayora en el 0753/3-A-203 y a las 1304Z habían efectuado su reabastecimiento en vuelo con el KC-130 del vicecomodoro Pessana, perteneciente a la I Brigada Aérea. Con 250 millas por delante volaron rápidamente y a las 1330Z ambos pilotos comenzaron a oir las contramedidas electrónicas británicas. Con las luces de alarma de sus cabinas encendidas confirmando el peligro, los dos aviones descendieron hasta la cresta de las olas, para

continuar su itinerario hacia el buque todavía invisible.

A las 1335Z –con chaparrones y bancos de niebla que permitían una visibilidad de sólo 1000 metros y con un techo de 500 pies– el Neptune actualizó la posición del blanco, identificándolo como de gran porte, junto con otros dos medianos, a una distancia de 115 millas. Otro buque de mediano porte se hallaba a unas 30 millas más lejos. Poco después Bedacarratz decidió que el blanco de ambos misiles debía ser el barco más grande y sus instrumentos fueron programados en consecuencia. Un momento después ambos aviones subieron hasta 500 pies, para verificar con sus propios radares si el blanco permanecía en la posición anticipada, pero con gran desconsuelo ¡no hallaron nada! Sin embargo, esta maniobra permitió a los radares británicos confirmar su presencia y a las 1350Z Sea Harriers del Escuadrón 801 despegaron del "Invencible" para interceptar esas señales que se desplazaban a baja altura y gran velocidad. Los británicos no tenían dudas de que estaba a punto de concretarse un ataque con "exocets". Mientras tanto los "Super Etendards" habían descendido nuevamente al nivel de las olas y continuaron su curso durante otras 25 millas, antes de elevarse para repetir la maniobra de captación del

Un AMD-BA Super Etendard de la 2ª Escuadrilla de Caza y Ataque de la Aviación Naval Argentina, posado en pista, aparece muy alerta con sus dos tanques suplementarios de 1.100 litros cargados. Desde este ángulo, se observan bajo el fuselaje las bocas de los dos poderosos cañones de 30 mm. Hacia arriba, en la punta de la nariz, se proyecta el radar Agave. (Marcel Yves Martin).



blanco. En esta ocasión tuvieron éxito aunque las posiciones relativas de los buques habían variado. Entonces, a las 1404Z primero Bedacarratz y luego Mayora lanzaron sus Exocets.

Los misiles fueron dirigidos hacia el "Sheffield" desde una distancia de entre 20 y 30 millas que recorrieron en unos tres minutos, aproximadamente. Uno sólo hizo blanco, pero el resultado fue catastrófico: una inmediata explosión e incendio que finalmente destruyó a la nave. Poco se sabe del otro "Exocet" y seguramente debe haber pasado inofensivamente entre el cercano grupo que formaban los otros barcos, errando escasamente a la "Yarmouth". Los Super Etendards regresaron indemnes a Río Grande, inicialmente a gran velocidad y a baja altura. Para ahorrar combustible los pilotos se elevaron y pronto se sintieron tan seguros que declinaron la asistencia del KC-130 que volaba ansiosamente en círculos. Finalmente a las 1510Z aterrizaron –primero Bedacarratz y luego Mayora– en la pista 07 de Río Grande y carretearon para recibir una apoteótica bienvenida. Habían hecho historia y aunque no había todavía información concreta sobre la destrucción del "Sheffield", todos los presentes tenían conciencia de lo que había sucedido.

La tercera pareja de pilotos designada para efectuar una misión eran el capitán de corbeta Roberto Agotegaray y el teniente de navío Juan Rodríguez Mariani. Se vieron obligados a esperar su oportunidad durante tres semanas y en ese lapso la naturaleza de la próxima operación sufrió varios cambios. El más significativo fue originado el 15 de mayo por el súbito retiro de los Neptunes del teatro de operaciones. Simplemente no daban más y sus radares, equipos de contramedidas electrónicas y otros elementos se habían tornado crónicamente no confiables. Las misiones se habían hecho cada vez más frustrantes y a pesar del éxito que tuvieron el 4 de mayo fueron radiados. Se realizaron algunos experimentos –que no dieron resultados– para reemplazarlos con los S-2E Tracker así que a fines de mayo quedó en claro que el CANA debía adoptar otros métodos para la identificación de los blancos en las misiones de los Super Etendards. Sin embargo, para esa época el comando se mostraba bastante satisfecho con los controladores navales que había destacado en Puerto Argentino, quienes habían perfeccionado su aptitud para determinar los derroteros de los Sea Harriers de y hacia los portaaviones, que se encontraban más allá del alcance de los radares argentinos. La técnica era ciertamente elemental, pero permitía a los controladores suministrar información razonablemente precisa sobre la posición de por lo menos un portaaviones, en la medida en que los Sea Harriers continuasen siendo lanzados hacia Malvinas. De esta manera era posible suministrar a la 2ª Escuadrilla con datos que le permitían organizar misiones contra los portaaviones, aunque los Super Etendars dispondrían solamente de sus propios radares para establecer un criterio definitivo sobre la rentabilidad del blanco.

La tercera misión con Exocets fue lanzada desde Río Grande el 23 de mayo. Agotegaray y Mariani despegaron en las primeras horas de la tarde en busca de un blanco ubicado al norte de Malvinas. El reaprovisionamiento en vuelo se efectuó sin inconvenientes, pero ya una vez en la zona del blanco los dos aviones no pudieron encontrar al buque. A pesar de una cuidadosa búsqueda no hallaron nada y alrededor de las 2050Z la misión fue abandonada. Los Super Etendards viraron hacia el sur para regresar a Río Grande, pasando al Este de Puerto Argentino antes de poner rumbo al sudoeste para buscar su base. Al sur de las islas ambos aviones recibieron una expresa advertencia de que estaban siendo seguidos por los radares británicos e inmediatamente descendieron al nivel del mar para escapar. Volar rasando las crestas de las olas en la total oscuridad del Atlántico Sur era extremadamente peligroso y cuando cesaron las señales ambas máquinas ascendieron a una altitud más segura. Después de tres frustrantes horas en el aire Agotegaray y Mariani regresaron sanos y salvos.

El capitán de corbeta Roberto Curilovic y el teniente de navío Julio Barraza eran la siguiente pareja designada para cumplir una misión y su oportunidad llegó el 25 de mayo. A las 1030Z, en la penumbra del alba, recibieron instrucciones para atacar un blanco que se estimaba a unas 110 millas al noroeste de Puerto Argentino. El despegue fue dispuesto para las 1200Z. El blanco había sido identificado por el Centro de Información y Control (CIC) de la capital de las islas y los Super Etendards debían volar hacia el noreste desde Río Grande, para encontrarse con el KC-130 a unas 160 millas al Este de Puerto Deseado. Tenían entonces que poner rumbo al Este y luego virar hacia el sur, para caer sobre el blanco que se encontraba a unas 300 millas del punto de reaprovisionamiento. Para asegurar que el ataque desde el norte fuese una completa sorpresa, los Super Etendards debían pasar a no menos de 100 millas del extremo septentrional de Malvinas.



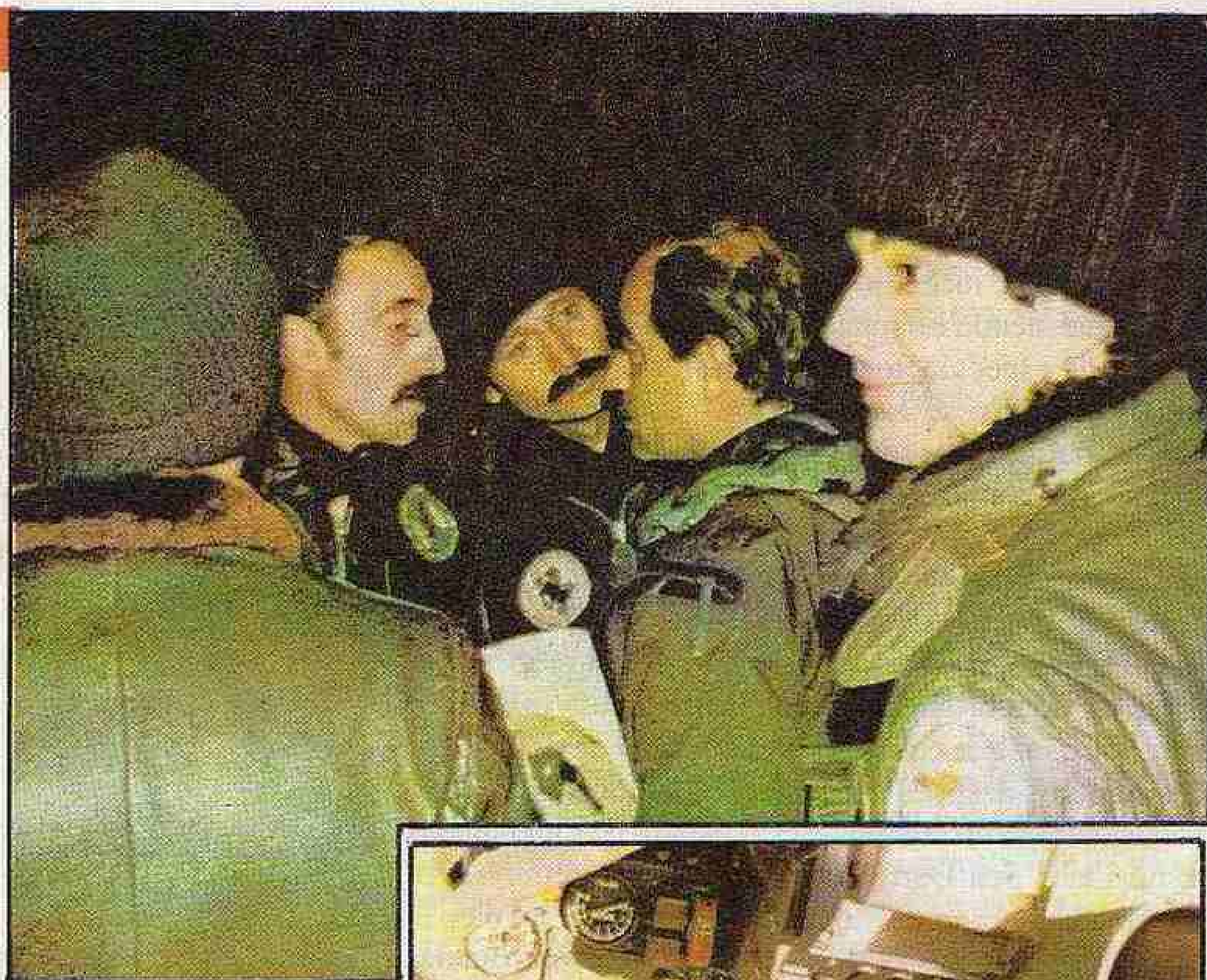
En una fotografía tomada en 1988, integrantes de la escuadrilla de Super Etendard de la Aviación Naval, posan en Río Grande, Tierra del Fuego, frente a uno de sus apreciados aparatos. Cuando no opera desde el portaaviones "25 de Mayo", la unidad se entrena desde bases terrestres para mantener en perfecto estado su aptitud operativa. (Marcel Ives Martin).

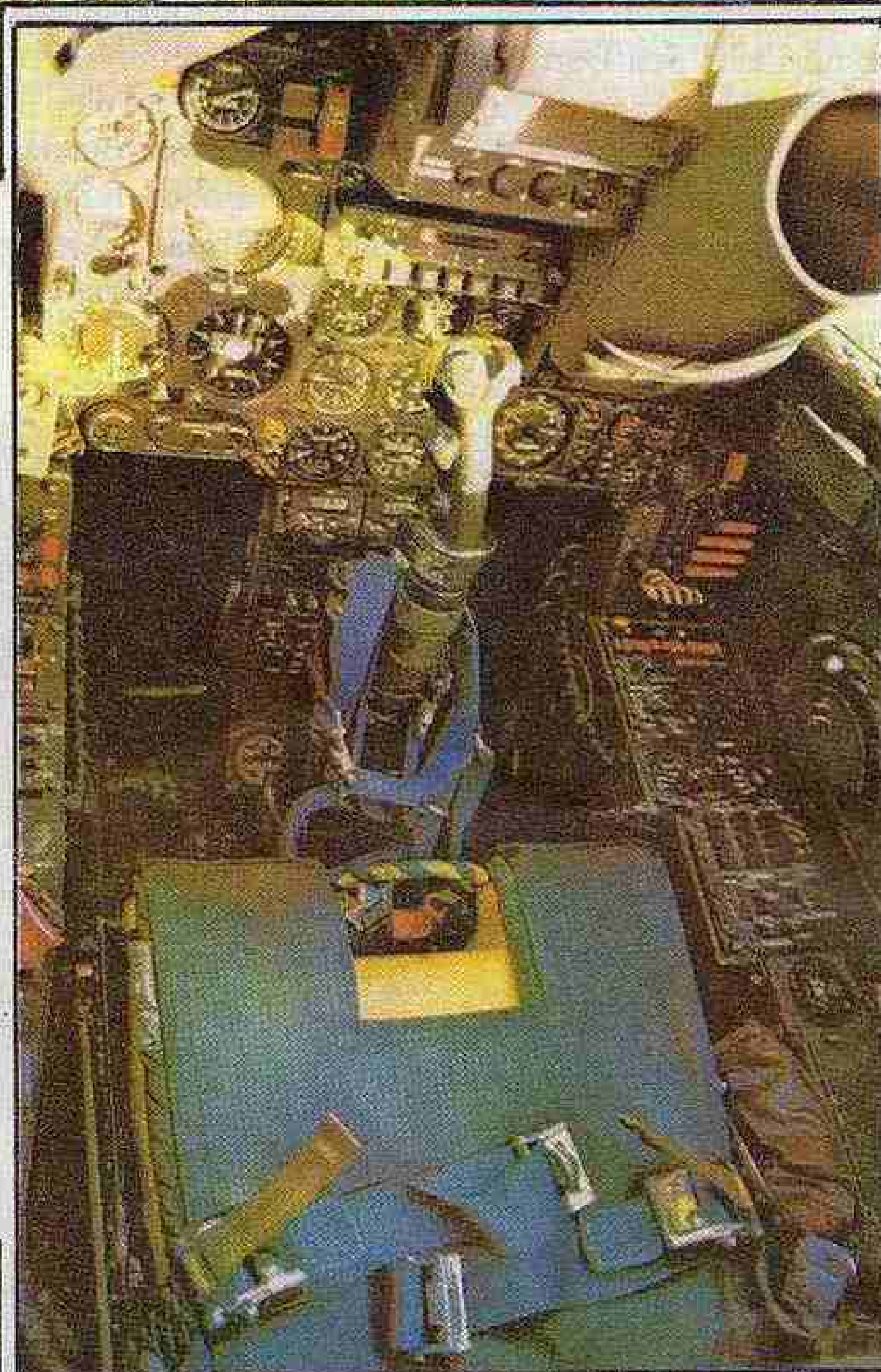
Curilovic y Barraza estaban efectuando las últimas verificaciones en sus cabinas para despegar a la hora prevista, cuando se les advirtió que el KC-130 no iba a estar disponible hasta las últimas horas de la tarde, así que la misión fue postergada. Finalmente despegaron de Río Grande a las 1728Z en los aviones 0753/3-A-203 y el 0754/3-A-204. El reaprovisionamiento en vuelo se hizo sin problemas y a unas 150 millas del blanco descendieron a 10 metros sobre las olas. Ante la sorpresa de ambos pilotos su primera exploración con radar fue positiva y se detectaron dos barcos grandes y uno más pequeño, tal como se había previsto. El resto fue fácil, pues después de haber elegido la mayor de las tres imágenes los dos Exocets fueron lanzados simultáneamente. Curilovic y Barraza volaban a unos 200 metros el uno del otro y dispararon desde una distancia de alrededor de 31 millas. De acuerdo con el CANA los misiles se lanzaron a las 1932Z.

La Fuerza de Tareas británica parece haber recibido una alerta con seis minutos de anticipación de que estaba siendo atacada y en ese lapso se pusieron en acción todas las medidas anti Exocets. Sin embargo, pese al despegue de varios helicópteros con equipos para interferir radares y de varios cohetes con ''ventanillas'', uno de los misiles hizo impacto en el ''Atlantic Conveyor'' a las 1936Z y éste, al igual que el ''Sheffield'' se incendió y hundió. El destino del otro misil sigue siendo un misterio, que causó considerable número de especulaciones y discusiones entre los británicos. Cuando se lanzaron los ''Exocets'' los tres grandes buques que se encontraban en el área estaban bastante cerca el uno del otro –el ''Hermes'' a unas dos millas del ''Atlantic Conveyor'' con el ''Invencible'' a unas ocho millas– y todo hace creer que el misil que alcanzó al transporte dio en el blanco elegido, pese a las contramedidas que se pusieron en acción. Sin embargo, la flota británica parece haber tenido más éxito con el otro, al que desvió en vez de tratar de destruirlo. Dos minutos después de que el ''Atlantic Conveyor'' fue alcanzado, el ''Invencible'' disparó tres andanadas de misiles ''Sea Dart'' en rápida sucesión contra un blanco ''bajo y rápido'' que había sido detectado en el radar a veinte millas de distancia. Este se acercó a unas 14 millas antes de desaparecer. ¡Si ambos misiles fueron lanzados simultáneamente, está claro que el ''Invencible'' no disparó contra un Exocet y no parece que se haya tratado de un ''Super Etendard'', pues éstos habían virado hacia el noroeste unos cinco minu-

Una reunión de pilotos previa a la misión, en la que se les suministra información para el vuelo y se imparten las últimas directivas, en algún lugar del sur argentino.







En las fotografías de arriba y de abajo, momentos históricos vividos en la Base Aeronaval de Río Grande en 1982, al arribo de los aviones que habían logrado impactos de sus Exocet sobre unidades de la Royal Navy. Al centro, una vista interior de la cabina de mando del Super Etendard, en la que se observa entre sofisticado instrumental el visor del radar (a la derecha) y, al centro, la palanca de control que empuña el piloto, quien dispone de un sistema de navegación por computadora. La cabina del Etendard y su unidad de asiento eyectable tienen un diseño funcional que contempla a la vez la comodidad del piloto en vuelo



tos antes y estaban rumbo a su base!

Los Super Etendards habían planeado aterrizar en Puerto Deseado, pero inesperadamente la Fuerza Aérea había dejado orbitando al KC-130 así que cuando los aviones dejaron atrás a la flota británica establecieron contacto y se efectuó el segundo reaprovisionamiento en vuelo. Una vez terminado, ambos aviones pudieron retornar a Río Grande, adonde tocaron tierra a las 2138Z. Habían estado en vuelo durante tres horas y cincuenta minutos y recorrido 1.620 millas para efectuar la que fue la más prolongada misión de la 2ª Escuadrilla durante la guerra.

Como le quedaba un solo misil, el CANA decidió que debía ser usado para causar el mayor efecto posible. La prioridad seguían siendo los portaviones desde los cuales los británicos habían establecido una superioridad aérea virtualmente total sobre Malvinas. En la creencia que su ataque del 25 de mayo había por lo menos averiado al "Hermes", el "Invencible" fue considerado como el siguiente blanco. El CANA tenía la convicción de que este buque estaba operando desde una posición al Este de Puerto Argentino y a unas cien millas de la costa, pero también sabía que la Marina Real había instalado "piquetes" de barcos y helicópteros para suministrarle una poderosa defensa. Era obvio que una cierta dosis de originalidad iba a ser necesaria para asegurar el éxito de la última misión.

Se estableció un complicado plan, en el cual el avión del capitán de corbeta Alejandro Francisco que iba a llevar el misil, debía ser acompañado por el del teniente de navío Luis Collavino. Después del despegue los aviones debían poner rumbo al sudeste y luego al Este de Río Grande, para encontrarse con el KC-130H bien al sur de Malvinas. Después de efectuar el reaprovisionamiento los tres aviones deberían continuar juntos hacia el Este, hasta que, después de cargar nuevamente combustible, los "Super Etendars" continuarían solos para atacar desde el sudeste. Se suponía que una incursión desde el cuadrante sur no era esperada por la Fuerza de Tareas británica y esta era la clave para el éxito de la misión. El personal recibió entonces instrucciones de acuerdo con este plan.

La misión fue planeada para el 29 de mayo y a las 1500Z los dos pilotos aguardaban solamente el llamado habitual del KC-130H para confirmar que estaba en su puesto antes de comenzar la operación. En ese momento el comandante de la unidad, capitán de fragata Colombo, sorprendio a todos al anunciar que en quince minutos cuatro A-4C Skyhawks de la Fuerza Aérea, de la IV Brigada, iban a aterrizar en Río Grande y a acompañar a los "Super Etendars" en la misión. Iban a seguir las mismas previsiones para el vuelo que los aviones de la 2ª Escuadrilla, y se lanzarían sobre el blanco detrás de los Exocets. Aprovechando la confusión causada por los misiles, cada Skyhawk debía lanzar una bomba de 500 libras contra el buque. Es fácil imaginar el revuelo que esto causó en Río Grande y se persuadió a Colombo de que informase a la Fuerza Aérea de que semejante misión era imposible, sin amplias instrucciones previas y fundamentalmente, sin otro KC-130H. Cuando retornó un poco la calma se decidió que la misión original iba a efectuarse sin los "Skyhawks" (que ya habían llegado) pero, casi inme-

diatamente, las operaciones fueron canceladas, por lo menos durante ese día, ostensiblemente porque los KC-130H no podían seguir esperando en vuelo. Poco después los mandos superiores pusieron en claro a la 2ª Escuadrilla de que la misión iba a llevarse a cabo con los Skyhawks, sin tener en cuenta lo que en ella se pensaba. Así que se preparó todo para el día siguiente, 30 de mayo y se consiguio otro KC-130H.

En la mañana del 30 los seis pilotos participaron en una reunión informativa intensiva y se acordó que todos los procedimientos que habían sido observados hasta entonces por la 2ª Escuadrilla iban a ser seguidos por los pilotos de la Fuerza Aérea. Para la fase final del ataque cada Super Etendard iba a guiar a dos Skyhawks hasta que se lanzase el misil y entonces las máquinas de la IV Brigada iban a quedar libradas a sus propios medios. Asimismo se acordó que si más de dos Skyhawks debían desistir de la misión, quedaba cancelada la participación de la Fuerza Aérea.

Poco después de las 1530Z los Superetendards levantaron vuelo, primero el de Francisco y luego el de Collavino, seguidos cinco minutos después por los "Skyhawks". El avión de Francisco que llevaba el Exocet era el 0752/3-A-202, mientras que a Collavino se le había asignado el 0755/3-A-205, en dos grupos separados por una milla de distancia y con buen tiempo hallaron fácilmente a los aviones-tanques. El primer reaprovisionamiento se efectuó a 20.000 pies y el grupo voló en conjunto durante 190 millas hasta que cada caza llenó sus depósitos. Después de que se completó la operación los seis aviones de combate se formaron en flecha y descendieron al nivel del mar para la última fase del ataque. Aunque no lo sabían, los británicos habían recibido a las 1645 la primera alerta sobre una posible incursión y las tripulaciones estaban en sus puestos de combate. Sin embargo, una vez que se colocó a baja altura, la formación no era detectable para los radares británicos y éstos estaban casi convencidos de que se trataba de una falsa alarma. El tiempo había empeorado, con nubes bajas y lluvia en el momento en que los Superetendards se elevaron unos instantes para ubicar el blanco. En la segunda ocasión encontraron al "gran buque" y sus coordenadas fueron ingresadas en el equipo del Exocet. A las 1731Z, momentos antes de que este último misil fuera lanzado contra ellos, los barcos de los piquetes británicos advirtieron que realmente estaban siendo atacados así que despegaron aviones y helicópteros y se lanzaron "ventanillas" para interferir los radares.

El Exocet fue lanzado desde una distancia de 24 millas y los Skyhawks siguieron hacia el horizonte la leve estela de humo. Francisco y Collado viraron bruscamente para regresar a Río Grande al haber terminado su misión. Sin embargo, los próximos minutos iban a ser más traumáticos que cualquier experiencia anterior para los Skyhawks de la IV Brigada. (Un informe completo sobre su ataque puede encontrarse en el fascículo de esta obra dedicado a esa unidad.)

Por tercera vez el destino de un Exocet iba a convertirse en el tema de un gran debate (*). El argumento principal en el que se apoyaron los argentinos para informar que había averiado al "Invencible", fue que los dos pilotos sobrevivientes de los Skyhawks sobrevolaron (y atacaron) un buque de guerra incendiado y lo identificaron –positivamente– como un portaaviones. Esta afirmación no puede ser correcta porque hay numerosas evidencias de que el barco que atacaron fue la fragata "Avenger", integrante de un "piquete" de radar que operaba por lo menos a 25 millas del "Invencible" y a unas 10 al sudeste del destructor "Exeter". Si la aislada "Avenger" fue el inesperado blanco de los "Skyhawks" es probable que el Exocet haya sido programado para alcanzar al "Exeter". A pesar de todas las teorías y especulaciones de los argentinos sobre el misil, está claro que no dio ni en el "Avenger" ni en el "Exeter" y que tampoco alcanzó al "Invencible" que se encontraba a más de 40 millas de donde fue lanzado el "Exocet", bien fuera de su alcance.

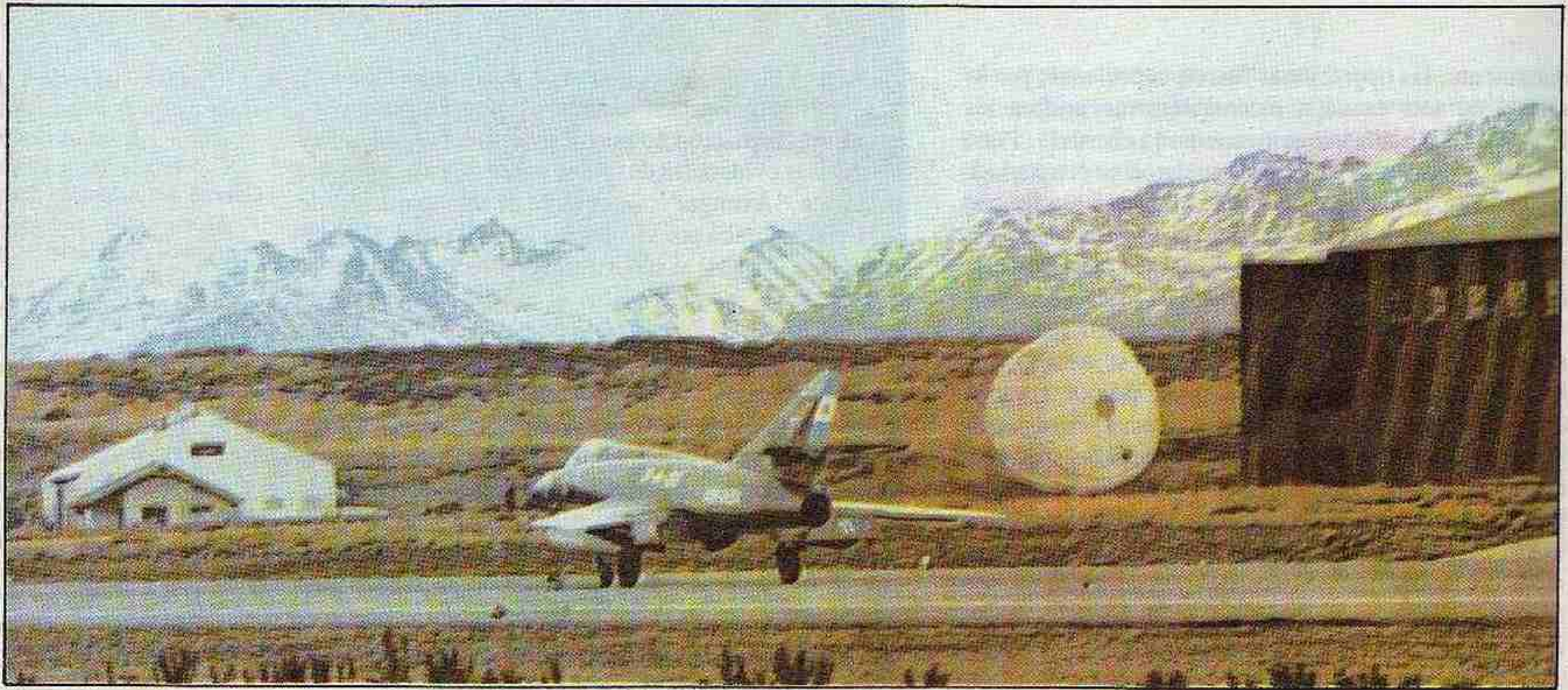
El disparo del último Exocet terminó con la actuación de los Superetendard en la guerra y la 2ª Escuadrilla regresó a Espora, con sus cuatro aviones intactos. La contribución de la unidad en la guerra fue colosal y su sereno profesionalismo debe constituir seguramente una lección para muchos. Sus éxitos conmovieron a la Marina Real, obligando a los portaaviones a operar más al Este de las Malvinas y en última instancia a revisar los métodos para proteger a la flota. Ciertamente fue una suerte para los ingleses que solamente cinco AM-39 Exocets hubieran sido entregados a la Argentina.

Posteriormente se levantó el embargo de armas dispuesto por los franceses y el 8 de diciembre de 1982 cinco aviones más (0757/3-a207 al 0771/3-A-211) y sus misiles fueron finalmente transportados por vía marítima a Bahía Blanca. A fin de mes fueron seguidos por cuatro más (del 0756/3-A-206 y 0772/3-A-212 al 0774/3-A-214, aunque en Burdeos se produjeron algunas confusiones en los números de serie del "0751" al "0764" con los códigos de llamada "3-A-211" al "3-A-214 y en mayo de 1984 estas series incorrectas se mantenían). Para abril de 1983 ya habían concluido las modificaciones del ARA "25 de Mayo" realizadas en Puerto Belgrano y comenzaron las ejercitaciones en alta mar con los "Super Etendards" de la 2ª Escuadrilla y los Skyhawks restantes de la 3ª. En julio de 1983 se observó que seis Super Etendards fueron provisoriamente desactivados, hasta tanto se decidiese utilizarlos nuevamente en operaciones.

(*) Como advertirá el lector, este es uno de los episodios más controvertidos de la Guerra del Atlántico Sur. Mientras que para los argentinos el ataque al "Invencible" es una afirmación categórica, la que se transcribe en la página 31 es la versión británica, aunque no oficial. No existe una versión oficial británica al respecto y se cree que este es uno de los casos protegidos por el acta de secreto que cubre aspectos militares y políticos de la guerra por varias décadas.



El entonces Capitán de Corbeta Roberto Curilovic (al centro de la foto), a su regreso de la misión del 25 de mayo de 1982 en la que junto con el Teniente de Navío Julio Barraza atacaron y hundieron al "Atlantic Conveyor". Ambos dispararon sendos Exocet desde sus respectivos Etendard, aunque según fuentes británicas uno sólo habría impactado en el enorme buque de transporte, sin que las mismas fuentes sepan explicar qué pasó con el otro.



En esta rara fotografía tomada en 1988, un Super Etendard de la 2ª Escuadrilla de Caza y Ataque aterriza en la pista de la Base Naval Ushuaia utilizando el paracaídas de frenado. (Marcel Yves Martin)

Los pilotos de la 2ª Escuadrilla de Caza y Ataque desplegados en Río Grande y que participaron en las operaciones eran:

Capitán de fragata J. Colombo (comandante); capitán de corbeta R. Agotegaray; capitán de corbeta A. C. Bedacarratz; capitán de corbeta R. Curilovic; capitán de corbeta A. Francisco; teniente de navío J. Barraza; teniente de navío L. Collavino; teniente de navío J. R. Mariani; teniente de fragata C. Machetanz; teniente de fragata A. Mayora.

Detalle individual de los aviones

Los Super Etendard fueron entregados al CANA pintados de azul-gris oscuro en la parte superior y blanco en la inferior. Los timones y la aleta del de deriva llevaban los colores argentinos, en un estilo similar al de los Skyhawks. Las principales inscripciones en el fuselaje eran "ARMADA" en la parte posterior, el código de llamada en el centro y sus dos últimas cifras se reproducían en la nariz. Todas estaban pintadas en blanco. El número de serie del CANA estaba aplicado en pequeñas cifras en el timón de deriva. Como en todos los aviones del CANA las únicas escarapelas se hallaban en la parte inferior de las alas. El distintivo de la 2ª Escuadrilla –un águila de aspecto belicoso con un garrote– fue estampada en la parte delantera izquierda del fuselaje, debajo de la cabina. Al lado se dibujaron las siluetas de los barcos atacados de color amarillo. Cuando se trataba de buques hundidos estaban marcados por una crucecita roja y en el caso de los averiados con una raya en diagonal del mismo color.

Más abajo se dan algunos detalles de los cinco aviones entregados al CANA en marzo de 1982.

0751:

Con la 2ª Escuadrilla en marzo de 1982 con el número "3-A-201". Fue utilizado durante la guerra para el suministro de repuestos en Espora y se encontraba intacto allí en setiembre de 1982, aunque no se confirmó si en condiciones de volar. Se lo restauró con este propósito en 1983 y se lo consideraba así en mayo de 1985.

0752:

En la 2ª Escuadrilla en marzo de 1982, con el número "3-A-202". Desplegado a Río Grande el 19 o 20 de mayo de 1982. Utilizado en las misiones del 4/5/82 y 30/5/82 y fue marcado con las siluetas del "Sheffield" y de supuestos daños infligidos al "Invencible". Utilizado en Espora en noviembre de 1982.

0753:

En la 2ª Escuadrilla en marzo de 1982 con el número "3-A-203". Desplegado a Río Grande el 19 o 20 de mayo de 1982. Utilizado en las misiones del 4/5/82 y 25/5/82". Marcado luego con las silueta de los hundidos "Sheffield" y "Atlantic Conveyor". Utilizado en Espora en noviembre de 1982.

0754:

En la 2ª Escuadrilla en marzo de 1982, con el número "3-A-204". Desplegado a Río Grande el 29 o 20 de mayo de 1982. Utilizado en la misión del 25/5/82 y marcado luego con la silueta del "Atlantic Conveyor". Utilizado en Espora en noviembre de 1982.

0755:

En la 2ª Escuadrilla en marzo de 1982, con el número "3-A-205". Desplegado a Río Grande el 19 o 20 de mayo de 1982. Utilizado en la misión del 30/5/82 y marcado luego con la silueta del supuestamente averiado "Invencible" (aunque no había llevado el "Exocet"). Utilizado en Espora en noviembre de 1982.

COMBATE AEREO

(Viene de la Pág. 23)

En la noche del 30 de abril las fuerzas argentinas en las Malvinas no dudaban de la inminencia de un asalto británico, quizás en pocas horas. Las fuerzas en el continente y las navales pasaban por los mismos momentos de tensión y, a pesar de que no existía una indicación clara en cuanto a en qué forma se desarrollaría ese asalto, las opiniones militares coincidían en que probablemente habría una serie de ataques de diversión como preludio de un desembarco en gran escala en la isla oriental (Soledad).

Los aviones de reconocimiento de la FAA y del CANA habían realizado todo el esfuerzo posible para mantener a la flota británica bajo vigilancia a distancia, pero sus medios, aun combinados, eran inadecuados para esa tarea. El CdoFAS se veía resignado entonces a una situación en la que probablemente tendría que reaccionar ante la primer acción abierta del enemigo más que como una anticipación de ese hecho.

De acuerdo con el entonces comandante de la FAA, brigadier general Basilio Lami Dozo, el CdoFAS contaba, al 30 de abril, con 82 aviones de combate operativos en sus bases en el continente. Solamente unos pocos aparatos habían sido mantenidos en reserva, principalmente para tareas de entrenamiento, aunque otros que habían estado en mantenimiento y depósito eran devueltos al servicio activo en la medida de lo posible. Como se podrá deducir de las historias de las unidades consignadas en otra sección de esta obra, algunos de estos aviones, especialmente los Skyhawks, volverían a operar con algunos elementos de aviónica faltantes y, en algunos casos, todavía con componentes cuyo límite de vida útil había sido superado.

La FAA nunca explicó con precisión cómo estaba integrada su fuerza de 82 aeronaves, pero es razonable suponer que estaba en el orden de seis Canberra B.62 en Trelew, 14 A-4C Skyhawks en San Julián, 18 A-4B Skyhawks en Río Gallegos, 24 Daggers en Río Grande y Comodoro Rivadavia y ocho Mirage IIIEA en Río Gallegos y Comodoro Rivadavia. Este total incluía los Pucará, que presumiblemente eran unos doce, en Comodoro Rivadavia y quizás en Santa Cruz. El CdoFAS, trabajando sobre la presunción de que la Royal Navy estaba planeando su asalto anfibio en algún lugar de la isla Soledad, había establecido cuidadosamente



Una fila de aviones Mc Donnell-Douglas A-4 de la Fuerza Aérea Argentina. En primer plano un A-4C, de los que en la época de la guerra revistaban en la IV Brigada y atrás, aparatos A-4B pertenecientes a la V Brigada Aérea. (Foto Marcel Yves Martin)





Arriba: un Mirage III E que en 1982 revistaba en la VIII Brigada Aérea, cuyo propósito original como interceptor era la defensa de Buenos Aires.

Derecha: fotografía de una eyección, realizada por los fabricantes del famoso asiento Martin-Baker (patente original británica) que en la guerra del Atlántico Sur fue utilizado por los pilotos de ambos bandos. Muchos aviadores de esta guerra aérea le deben la vida.



un programa de ataques aéreos de respuesta. Estos ataques estarían dirigidos contra los buques de guerra, los que se encontrarían cerca de la costa y probablemente en los alrededores de Puerto Argentino. El CdoFAS puso así a toda su fuerza disponible en alerta plena, lista para un ataque antibuque con máximo esfuerzo. El plan, dado a conocer por la FAA luego de la guerra, comprendía 16 salidas de A-4B y 12 de A-4C Skyhawk, seis de Canberra, doce de Dagger y diez salidas de Mirage IIIEA. Lo que no fue especificado, pero resulta evidente de otras informaciones, es que los Skyhawks serían enviados en siete vuelos de cuatro aparatos, los Canberra en dos vuelos de tres unidades con Daggers y Mirage operando en pareja en el papel de escoltas. Sin embargo, como se verá, este plan en su momento no resultó tal cual se esperaba. Es necesario tener en cuenta que el CdoFAS no tenía intención de tratar de lograr la superioridad aérea sobre las islas como tal y que los interceptores de la FAA serían empleados solamente como escoltas. En las Malvinas, los aviones capaces de cumplir tareas ofensivas –los Pucará, MB-339 y los Mentor– serían utilizados sobre una base ad hoc contra blancos en la medida que se presentaran los blancos. Sólo para los MB-339 se preveía un rol anti-buque.

La llegada de los Vulcan del 101 Sqdn sobre el aeropuerto de la capital malvinense a las 0746Z en la mañana del 1 de mayo fue el detonante por tanto tiempo esperado para el contraataque del CdoFAS, pero la incursión de un único avión sobre Puerto Argentino confundió a los argentinos y su respuesta inmediata fue cautelosa. En efecto, dos de los Daggers de Río Grande, que debían cumplir una escolta de rutina para un SP-2H Neptune del CANA, fueron derivados para una misión de "cobertura en altura" algo nebulosa sobre la isla oriental. Resulta indicativo de la confusión general de la FAA en esa mañana (tanto en la isla Soledad como en Comodoro Rivadavia) el hecho de que estos Daggers despegaran bastante antes de los primeros ataques con Harrier sobre Puerto Argentino y Prado del Ganso, y sin una idea clara de que era lo que había de esperarse sobre las Malvinas). En realidad, no fue hasta más tarde ese día que el comando del TOAS finalmente concluyó que no se habían realizado desembarcos británicos en gran escala.

Desafortunadamente, para ese entonces el CdoFAS había ejecutado su cuidadosamente elaborado plan de respuesta.

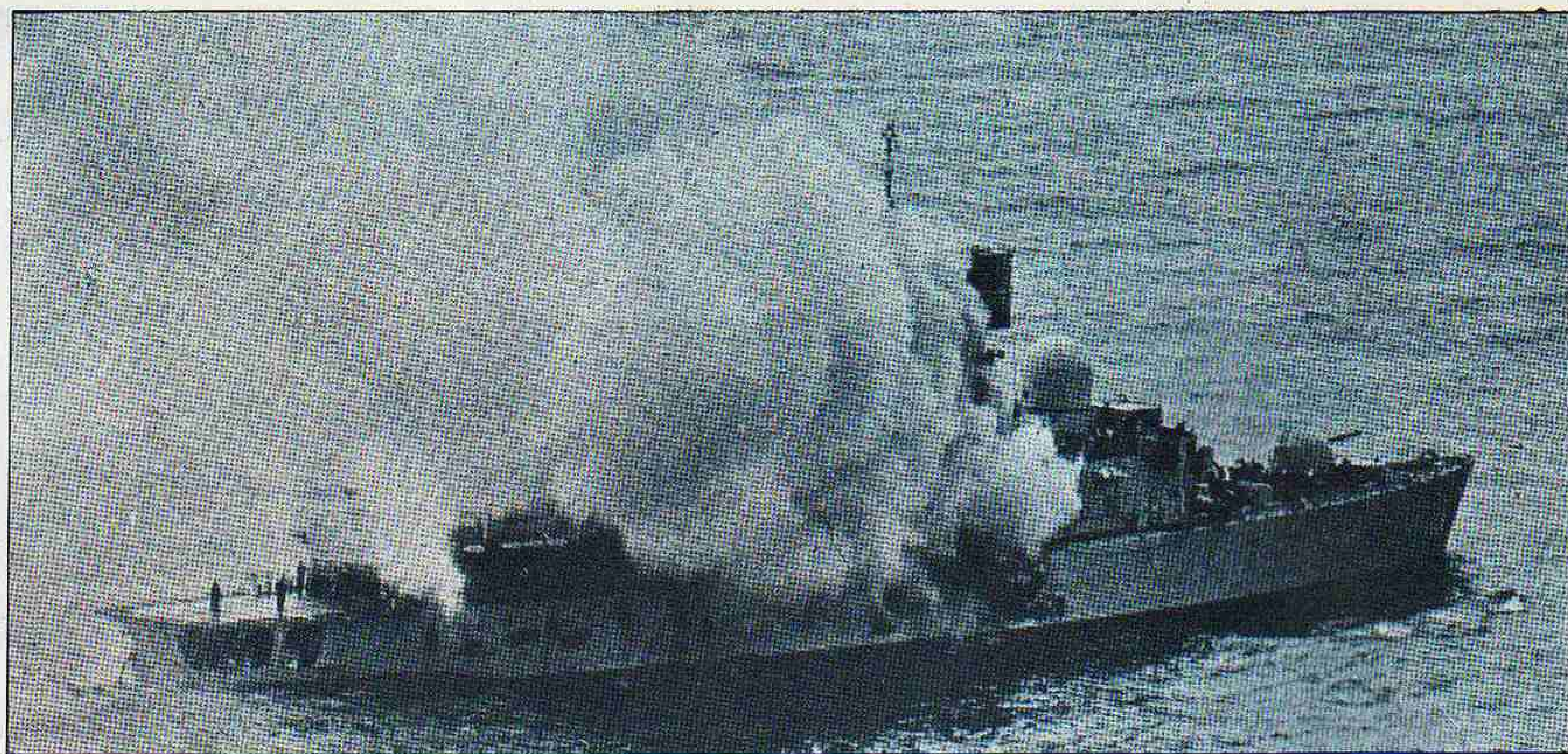
Al contrario de el coraje y resolución deplegados en las etapas posteriores de la guerra y su indudable éxito, el CdoFAS condujo con torpeza sus operaciones del 1 de mayo. Las misiones antibuque despachadas para atacar naves británicas que estaban fuera del área de blancos identificados de 100 millas estaban naturalmente condenadas al fracaso, pero fue la naturaleza de este fracaso lo que más debe haber alarmado a los

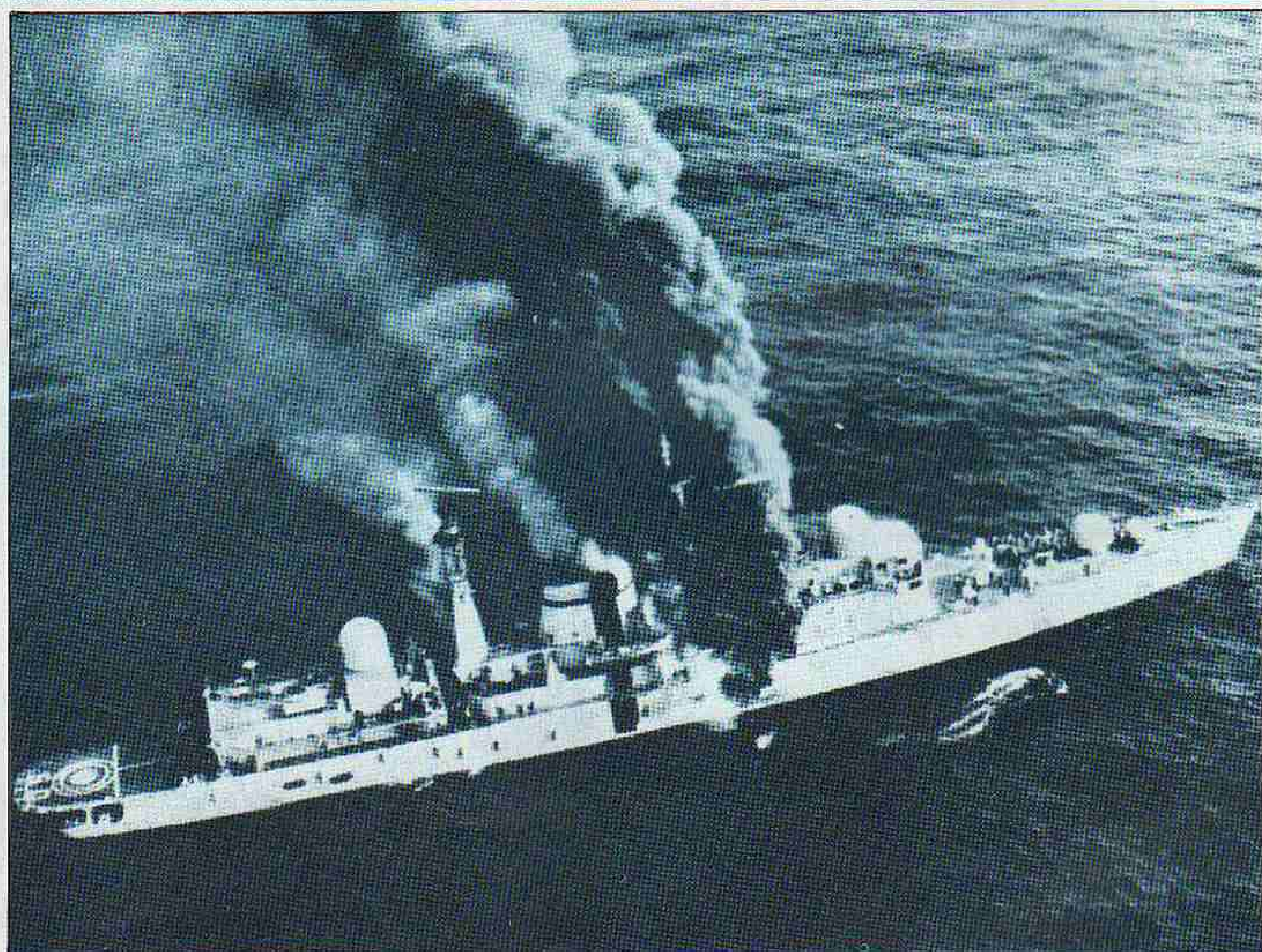
comandantes de la FAA. De los 56 vuelos planeados, sólo 35 "alcanzaron el blanco" y aunque la Argentina nunca especificó esos blancos resulta evidente que ningún Skyhawk verdaderamente alcanzó y atacó el objetivo, y solamente lo hicieron tres Dagger. En realidad, algunos de los Skyhawk que llegaron a la isla Soledad se vieron envueltos en algunos incidentes capaces de "poner los pelos de punta" y aún de provocar sonrisas, que bien podrían haber derivado en un desastre. Los Canberra mostraron ser muy vulnerables y como resultado de la experiencia del 1 de mayo virtualmente todas las futuras operaciones serían realizadas de noche. No obstante, lo que resultó el golpe más grande para la FAA fue descubrir que los Mirage armados con los nuevos misiles R-530/Magic no estaban a la altura de los Sea Harrier en combate aéreo. Los sucesos de ese día son descriptos en detalle en otras páginas pero, en resumen, conviene decir que todos los aspectos operativos del Sea Harrier –su performance y armamento, la calidad de sus pilotos y su utilización– fueron subestimados por la Fuerza Aérea. Después del 1 de mayo se efectuó una revaluación completa del rol de los Mirage y nunca volvieron a ser arriesgados en combate aéreo con los Sea Harrier. También los Dagger sufrieron contrastes frente a los Sea Harrier el 1 de mayo y fueron inmediatamente retirados de las misiones de escolta sobre las Malvinas. Aunque no se conocieron comentarios oficiales, resulta aparente que la FAA halló frustrante la performance de los misiles aire-aire Shafrir. El 1 de mayo la FAA perdió en combate aéreo dos Mirage IIIEA, un Dagger y un Canberra, mientras que en las Malvinas el ataque sobre Prado del Ganso destruyó tres Pucará.

En tanto los caza-bombarderos e interceptores del CdoFAS cumplían su tarea sobre las islas el 1 de mayo, los aviones y helicópteros embarcados de la Fuerza de Tarea 79 pasaban un día de tensión midiendo al enemigo. Aunque tenían instrucciones de buscar y atacar a la flota británica, el "25 de Mayo" y sus escoltas mostraban una comprensible cautela, sin querer exponerse a un ataque submarino. Según trascendidos el vicealmirante Lombardo envió a las 2307Z un mensaje desde Comodoro Rivadavia al contraalmirante Allara en el "25 de Mayo" para que retirara todos los elementos de la Fuerza de Tareas 79 de sus posiciones y abandonara las operaciones ofensivas. El mensaje fue reiterado a las 0419Z del 2 de mayo en una nueva comunicación en la que Lombardo explicaba a Allara sus razones para esa decisión. No obstante, es un hecho que los S-2E Tracker estuvieron en el aire la mayor parte de la noche y, lejos de suspender la búsqueda del grupo del portaaviones británico, Allara instruyó a sus pilotos de

El Pucará era el único avión de la Fuerza Aérea Argentina en condiciones de operar basado en las Malvinas y con ese propósito se trasladó una cantidad a las islas.







Dos escenas del fin de la HMS "Sheffield", cuando los incendios a bordo tras el ataque argentino se hicieron incontrolables y hubo que proceder a su abandono. Ambas fotografías fueron tomadas desde un helicóptero inglés. (Ministerio de Defensa Británico).

Skyhawk entre las 0500Z y las 0700Z para que se prepararan para un ataque al amanecer sobre el "Invincible". El ataque nunca fue lanzado pero no fue descartado hasta alrededor de las 0900Z después de que un Tracker (que había despegado del "25 de Mayo" a las 0828Z) fallara en reubicar a los buques británicos en un área en la que habían sido encontrados algunas horas antes. El Tracker retornó al portaaviones a eso de las 1200Z después de una extensa búsqueda marítima y el "25 de Mayo" no abandonó el área hasta que se le informó de la pérdida del "General Belgrano". El crucero fue torpedeado a las 1858Z y, según se deduce de la actividad operativa del "25 de Mayo" en la mañana del 2 de mayo, la retirada de los elementos del sector norte de la Fuerza de Tareas 79 hacia aguas seguras fue una reacción a ese trágico hecho antes que una consecuencia de una orden directa recibida unas 20 horas antes.

Los sucesos de principios de mayo fueron dramáticos y probablemente el CdoFAS necesitó varios días para evaluar a fondo la situación. La pérdida del "General Belgrano" fue rápidamente seguida por la espec-



El crucero ARA "General Belgrano", la proa partida por uno de los dos torpedos del HMS "Conqueror" que dieron en el blanco, se hunde en las frías aguas del Atlántico Sur, marcando el punto de no retorno de la guerra.

tacular destrucción del destructor "Sheffield" por los Super Etendard del CANA desde Río Grande y entonces ambos bandos se miraron con mutuo respeto. Gradualmente la situación se fue aclarando. Se advirtió que los británicos estaban esperando refuerzos antes de un desembarco anfibio y mientras tanto la Task Force emprendía diversas tareas de "ablandamiento", las que frecuentemente tomaban la forma de bombardeos nocturnos de las concentraciones de tropa y las instalaciones de los aeropuertos. Los buques costeros eran atacados cuantas veces eran detectados y el dominio aéreo de los Sea Harrier sobre las Malvinas restringió los movimientos de los Pucará y de los helicópteros a un bajo nivel, a menudo con visibilidad reducida. Afortunadamente para las fuerzas argentinas, el CIC en Puerto Argentino, muy bien servido por el radar del G2VYCA, podía proveer una adecuada alerta temprana de la aproximación de las Patrullas Aéreas de Combate de Sea Harrier y las pérdidas locales a principios de mayo fueron pocas.

La FAA publicó estadísticas que indicaban que se habían planeado 19 salidas de ataque desde el continente para el 2 de mayo, todas las cuales fueron canceladas debido a las malas condiciones del tiempo, y que otras 85 habían sido previstas para el período que va desde el 3 hasta el 20 de mayo. De estas 85 solamente 16 alcanzaron realmente sus objetivos y el resto fueron canceladas o abortadas por malas condiciones meteorológicas y dificultades técnicas. Los vuelos cancelados del 2 de mayo probablemente fueron consecuencia de que no se habían realizado desembarcos de envergadura el día previo, pero el gran número de misiones canceladas en las tres semanas siguientes resulta intrigante. Argentina publicó datos detallados sobre la situación del tiempo en la zona para todo el período de la guerra, los que resultan interesantes de leer. Para los 44 días hasta el 13 de junio, 17 fueron oficialmente definidos como bajo condiciones meteorológicas lo suficientemente malas como para impedir vuelos tanto en el continente como sobre las Malvinas. Otros seis permitieron vuelos limitados (aunque no se definió el alcance de "limitados") pero el resto fue considerado como bastante bueno. Esto aparentemente significó que Argentina consideró el tiempo continental apto para operar en 41 días pero sólo 30 días en las Malvinas. Solamente en dos ocasiones el tiempo impidió que vuelos ya encaminados alcanzaran las Malvinas. De manera que perder 69 de 85 salidas por razones meteorológicas y "técnicas" parece bastante extraño. Por supuesto que sin tener acceso a los detalles de los planes del CdoFAS resulta imposible hacer otra cosa que adivinar la estrategia que aplicó en esos días.

Sin embargo, los hechos de dos días, el 9 y el 21 de mayo, son significativos. El 9 de mayo el CdoFAS realizó un esfuerzo definido para alcanzar a los buques británicos en la zona de Puerto Argentino empleando los A-4C Skyhawk pero, bajo condiciones climáticas rápidamente deterioradas, dos perdieron el rumbo y no se pudo concretar el ataque. El 12 de mayo ocho A-4B Skyhawk atacaron dos naves inglesas en las cercanías de Puerto Argentino y lograron averiar al destructor "Glamorgan", con lo que alcanzaron el primer éxito real de la guerra para los escuadrones del CdoFAS. La misión también costó al CdoFAS cuatro aviones y sus pilotos, y confirmó así la letalidad del sistema de misiles Seawolf.

En las Malvinas se registraron duras pérdidas el 15 de mayo temprano, cuando once aviones resultaron



El helicóptero CH-47 Chinook de la Fuerza Aérea Argentina, uno de los de la VII Brigada afectados a la dotación de las Malvinas, con su pintura de pre-guerra, colores aptos para la operación en la Antártida. Al disponerse su traslado al teatro de guerra fue rápidamente pintado con el camouflage de combate.

destruidos en tierra en la isla Borbón durante un ataque de las Fuerzas Especiales británicas. El 20 de mayo 19 aeronaves de todos los servicios en las Malvinas habían sido destruidas o dañadas más allá de cualquier posibilidad de reparación.

A medida que transcurrían los días resultaba más evidente que los británicos estaban cerca de concretar un asalto de envergadura en la isla Soledad. El CdoFAS había utilizado las tres primeras semanas de mayo para revisar a fondo sus anteriores experiencias y, para el 20 de mayo, estaba en una situación considerablemente mejor para enfrentar sus próximas obligaciones. Desde el 30 de abril había perdido diez reactores de combate y con ellos desafortunadamente, todos sus pilotos menos uno. Cada unidad principal había sufrido al menos una pérdida pero en ese proceso habían aprendido valiosas lecciones. Los 82 aviones originalmente desplegados por Lami Dozo fueron reforzados, a pesar de las bajas, con más Daggers y Skyhawks, al tiempo que un considerable número de Pucarás fueron llevados a la región. La fuerza de caza-bombarderos basada en el continente se vio incrementada el 9 de mayo con el arribo a Río Grande de ocho A-4Q Skyhawks desde Espora, donde recientemente habían sido desembarcados del "25 de Mayo".

El rol de cada unidad del CdoFAS había sido más claramente definido para el 20 de mayo y resulta importante que los parámetros operativos de sus aviones sean claramente apreciados. Los Mirage IIIEA en configuración interceptor y capacidad todo-tiempo (aunque fueron retirados del teatro para el 20 de mayo), estaban limitados, aun con tanques suplementarios bajo las alas, a una permanencia de 12 a 15 minutos sobre la isla Soledad a una altitud mediana o alta, cuando operaban desde Río Gallegos. Una vez que eyectaban los tanques y utilizaban el postquemador de la turbina, los pilotos de los Mirage debían comenzar a pensar en su retorno a la base. Los Dagger, con su rol de escolta/interceptor también abandonado después del 1 de mayo, estaban aún más restringidos y con una carga de guerra típica de dos bombas de 500 libras (unos 250 kg) o una de 1.000 libras y los tanques suplementarios, estaban concretamente limitados a una misión "ida y vuelta" en Puerto Argentino o una sobre el estrecho San Carlos con algunos minutos disponibles para sobrevolar el área. Los vuelos prolongados a baja cota o supersónicos rápidamente acababan con las limitadas reservas de combustible. Al contrario de los Mirage, los Dagger no tenían capacidad todo-tiempo y estaban restringidos a operaciones bajo luz de día.

Los Skyhawks llevaban una carga de bombas similar a la de los Dagger pero, a pesar de que su capacidad de reabastecimiento de combustible en vuelo teóricamente les permitía operar con comodidad sobre cualquier objetivo en Malvinas, en la práctica ellos también resultaban a menudo limitados en su radio de acción. Mucho dependía de la disponibilidad de los dos KC-130H y las prioridades parecen haber sido reservadas en principio para los Super Etendard del

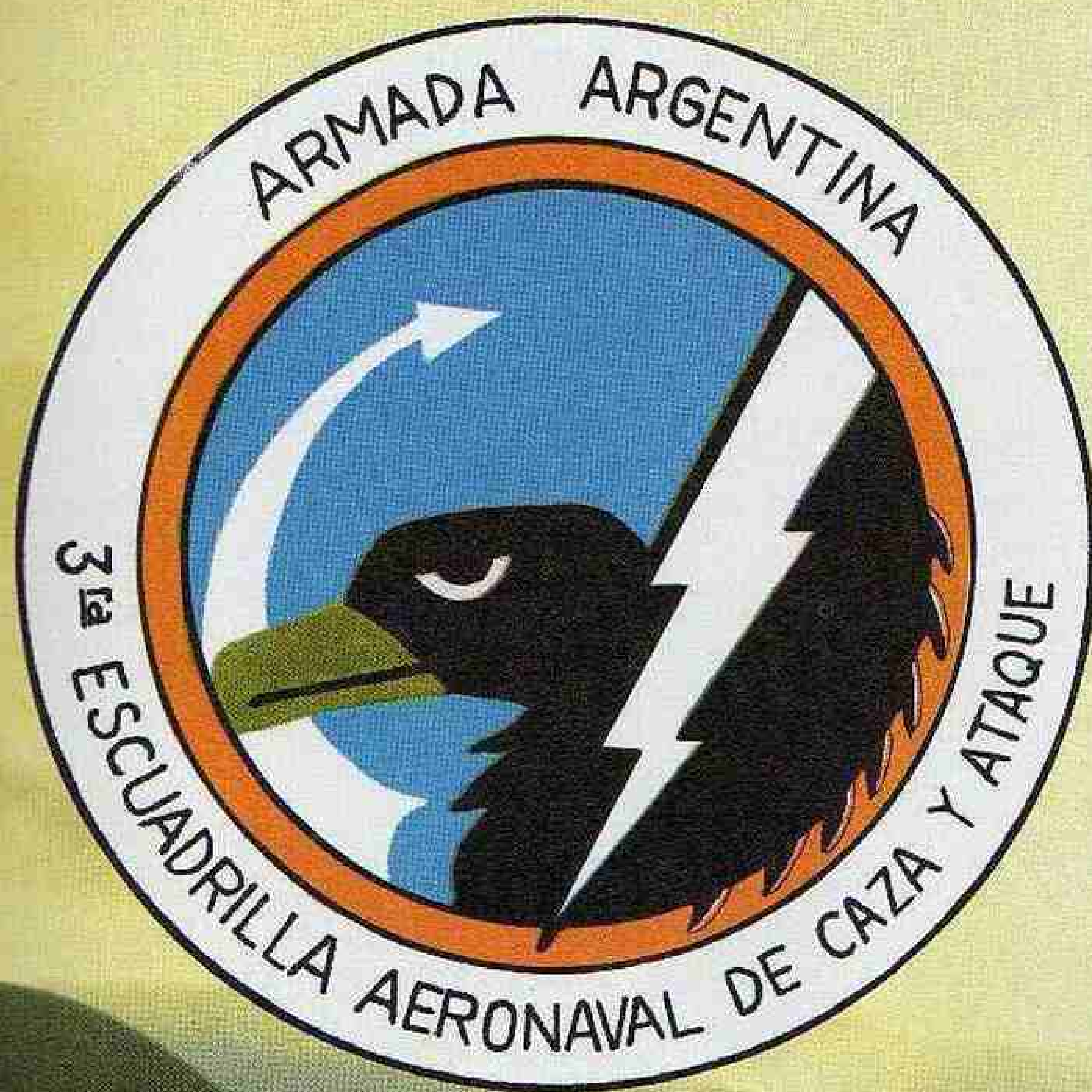
CANA. Este problema parece que no fue resuelto hasta el 21 de mayo, cuando se concretaron las primeras misiones de Skyhawk con reabastecimiento en vuelo. Una vez que se adoptó este procedimiento los Skyhawks pudieron aventurarse más allá del estrecho San Carlos con mayor confianza, en la seguridad de que los aviones cisterna estaban esperando para cualquier aparato con problemas. Enseguida se convirtió en un procedimiento de rutina el reabastecer a todos los Skyhawk unos 15 minutos después de su despegue y nuevamente en el camino de regreso si esto era necesario. Al igual que los Daggers, los Skyhawks eran caza-bombarderos diurnos. Los Canberra, por supuesto, tenían suficiente alcance para virtualmente cualquier misión requerida. Pero, después del 1 de mayo, las operaciones diurnas fueron dejadas de lado dada la vulnerabilidad demostrada.

En los siguientes días los aviones del CdoFAS volarían solamente en misiones diurnas y tiempo claro, invariablemente sin el beneficio de cazas de escolta o de sus propios misiles aire-aire. Los pilotos iban a aprender a basarse en el CIC de Puerto Argentino así como otros medios radiales ad hoc, para prevenirse de la presencia de los Sea Harrier. Volarían con perfiles "hi-lo-hi" (alto-bajo-alto) para evitar los radares británicos y, una vez bajo ataque, su pericia de vuelo y la mayor velocidad eran a menudo sus únicos medios de salvación.

(Continúa en la Pág. 49)

La patrullera "Río Iguazú" de la Prefectura Naval Argentina, una de las dos unidades de su tipo que burlando el bloqueo británico llegaron a las Malvinas luego de declarada la zona de Exclusión. Esta nave hallaría su fin en el Seno Choiseul, luego de combatir con dos Sea Harrier.



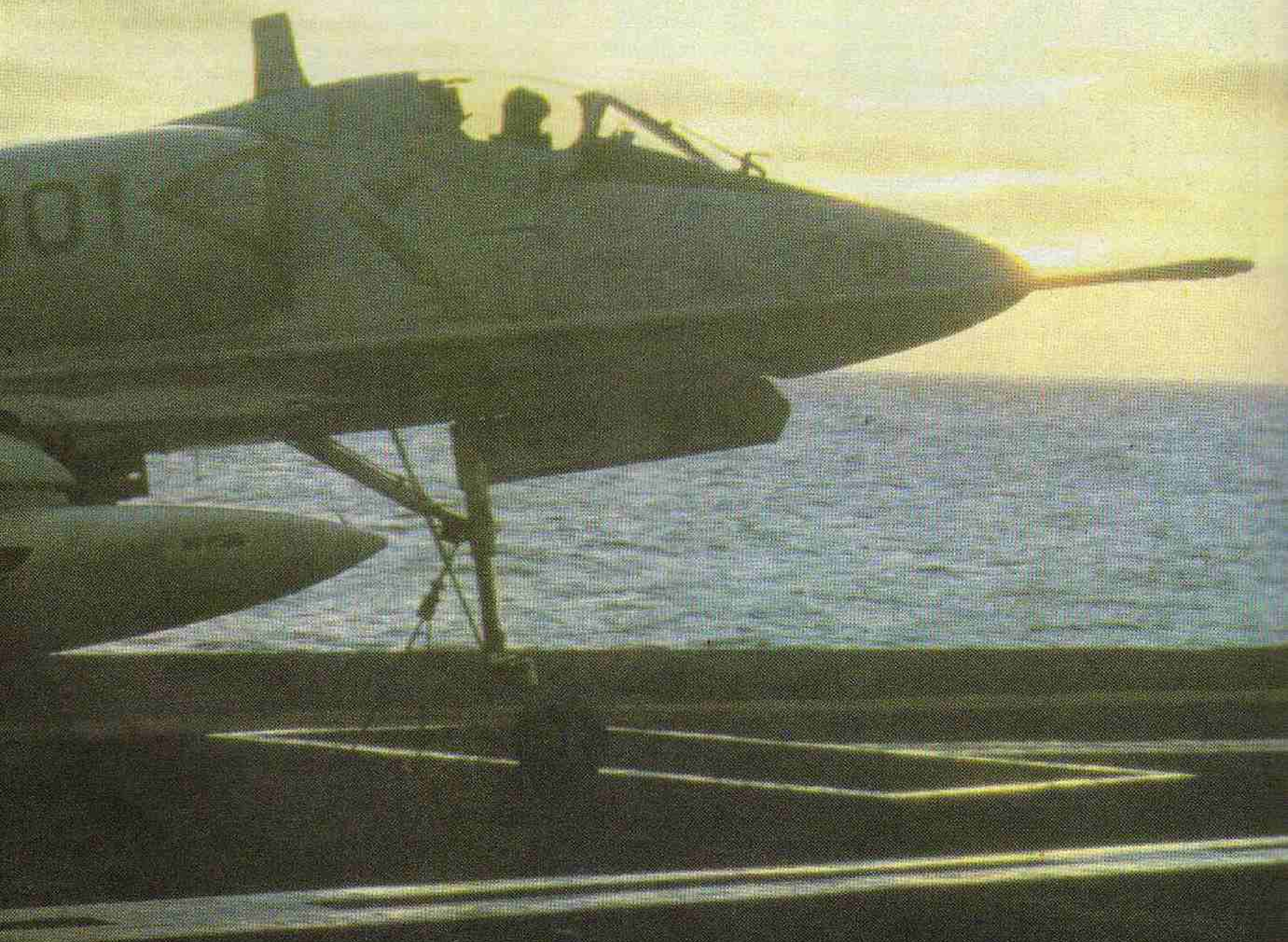


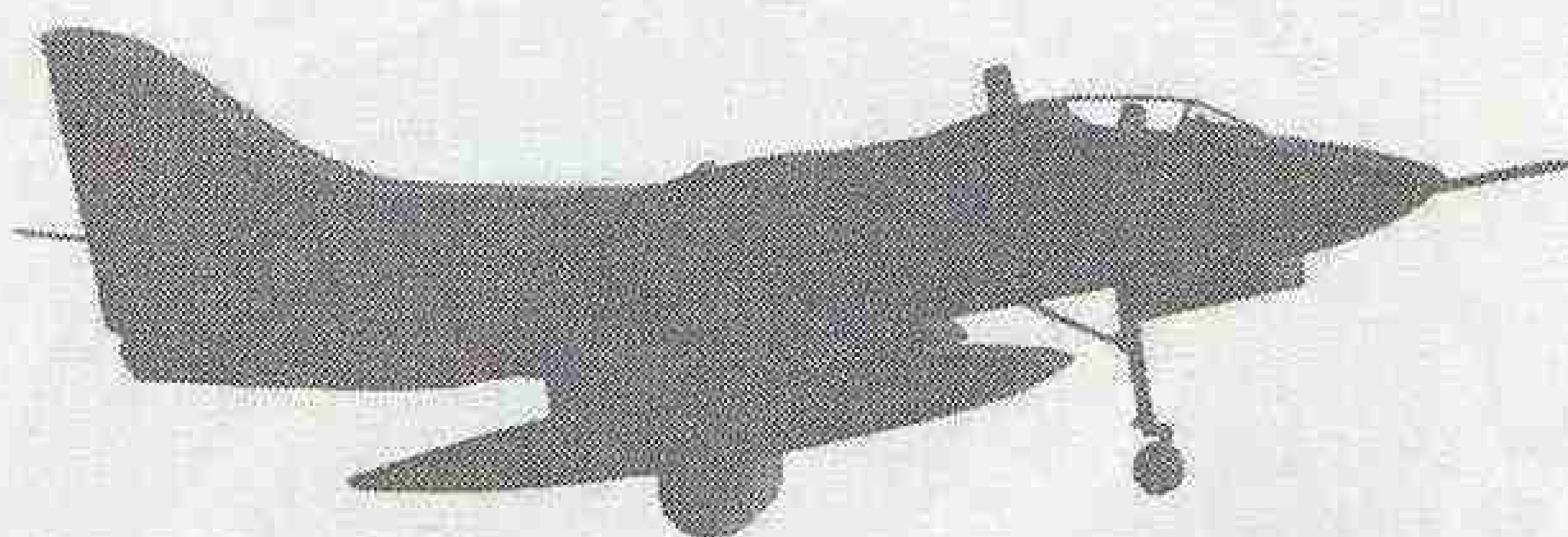
Skyhawk

Recortada su silueta contra el crepúsculo del Atlántico Sur, se ve listo para entrar en operaciones desde la cubierta del portaviones ARA "25 de Mayo", a uno de los Mc Donnell-Douglas A-4Q Skyhawk de la 3a. Escuadrilla Aeronaval de Caza y Ataque. Estas máquinas no alcanzaron a combatir embarcadas, aún cuando estuvieron muy cerca de hacerlo al comenzar mayo de 1982, en un ataque a la Task Force que no llegó a concretarse. Lo hicieron días después, pero ya desde la base terrestre de Río Grande, infligiendo daños

k A-4Q

al enemigo y a la vez sufriendo fuertes pérdidas. Después de la guerra fueron reemplazadas en su rol de aviación embarcada en el portaviones por los más modernos AMDB Super Etendard. En el ángulo superior izquierdo de la lámina, campea el emblema de la unidad, un halcón negro cruzado por un rayo, símbolo de su rol de ataque fulminante. El avión que ilustra esta página es el 0654, matrícula 3-A-301, que utilizara durante la guerra el entonces comandante de la escuadrilla, Capitán de Corbeta R. A. Castro Fox.





SKYHAWK

3 ESCUADRILLA DE CAZA Y ATAQUE

En 1971/72 el Comando de Aviación Naval recibió dieciséis A-4B Skyhawks reacondicionados de la marina de Estados Unidos. Para su exportación a la Argentina el Departamento de Defensa los designó como modelos A-4Q y esta sigla fue usada siempre por el CANA (la Fuerza Aérea Argentina pasó por alto la designación de "A-4P" otorgada a sus A-4B y continuó identificándolos con esta última). Estos aparatos reequiparon la 2$^{da.}$ Escuadrilla de Caza y Ataque del CANA, uno de los componentes de la 3$^{ra.}$ Escuadra Aeronaval con asiento en la base de Comandante Espora, de Bahía Blanca, provincia de Buenos Aires. Poco después de su entrega, por razones de organización, la unidad de los Skyhawks cambió de número, convirtiéndose en la 3$^{ra.}$ Escuadrilla. Sin embargo, la variante se hizo sólo "en los papeles" porque, tanto el personal como los aparatos, quedaron en Espora con la 3$^{ra.}$ Escuadra.

Para marzo de 1982 la unidad había perdido a seis de sus aparatos en accidentes, tres de ellos durante despliegues normales en el portaviones "25 de Mayo". Otros dos Skyhawks habían sido radiados, así que sólo ocho máquinas quedaban en condiciones operacionales. Es que en 1982 los A-4Q eran aparatos viejos y gastados y aunque su poderío iba a ser aumentado por la incorporación de los "Super Etendards", la 3$^{ra.}$ Escuadra estaba analizando activamente la manera de extender la vida operacional de la escuadrilla. La opción más atractiva era la adquisición de nuevos modelos de "Skyhawks", pero esto parecía poco probable, dado que los Estados Unidos estaban ya obstaculizando las operaciones de los A-4Q del CANA. Aunque en 1982 la actitud de la administración Reagan sobre el suministro de armas a la Argentina mostraba indicios de flexibilización, el embargo impuesto por sus predecesores había afectado seriamente las operaciones de los "Skyhawks" de Espora.

La 3$^{ra.}$ Escuadrilla embarcó ocho aparatos en el "25 de Mayo" –buque insignia de la Fuerza de Tareas 20– para los ejercicios de fines de marzo y su histórico viaje desde Puerto Belgrano el 28 de ese mes. La "Fuerza de Tareas 20" tenía como misión la protección de los elementos de asalto de la Fuerza de Tareas 40 de la operación "Rosario" cuando éstos desembarcasen en Malvinas, el 2 de abril. Sin embargo, aunque el "25 de Mayo" se mencionó profusamente en los medios de información argentinos en esa época, no fue necesario el despegue de ningún Skyhawk para la recuperación de las islas. Poco después de esta exitosa operación un avión, el 0658/3-A-305, efectuó una breve visita al aeródromo de Puerto Argentino, quizás para una inspección de las condiciones de la pista y hacer un poco de publicidad.

Una vez que se hubo consolidado la posición en Malvinas todos los buques de la flota retornaron a sus puertos de origen y los "Skyhawks" de la 3$^{ra.}$ Escuadrilla pronto estuvieron en Espora, para operaciones de rutina y un eventual despliegue en el "25 de Mayo". Sin embargo, la situación cambió y a mediados de abril la unidad se encontraba nuevamente a bordo del portaviones, con la convicción de que una batalla naval con la Fuerza de Tareas británica, que había salido hacía diez días de Portsmouth, era una posibilidad concreta. La "Fuerza de Tareas 79" –de la cual el "25 de Mayo" era una de las unidades más importantes– había zarpado entre el 15 y el 17 de abril y durante las dos semanas siguientes la flota estuvo dedicada a maniobras en gran escala, para estar en condiciones de combate para el 30 de abril. No ha sido posible identificar positivamente a los ocho Skyhawks que se embarcaron, pero los diez que tenía la unidad, incluidos los dos radiados eran:

0654 / 3-A-301	0658 / 3-A-305	0662 / 3-A-309
0655 / 3-A-302	0659 / 3-A-306	0665 / 3-A-312
0657 / 3-A-304	0660 / 3-A-307	0667 / 3-A-314
	0661 / 3-A-308	

El portaviones no participó en los combates del 1° de mayo, pero en las primeras horas del 2, el "25 de Mayo" había establecido que la flota británica se encontraba, aproximadamente, a 150 millas al sudeste y la Fuerza de Tareas 79 permaneció en alerta. A continuación de nueve prematuros lanzamientos en misiones de defensa desde el "25 de Mayo" hubo mucha actividad durante la noche en las fuerzas de portaviones de ambos adversarios y el CANA estaba dispuesto a iniciar la ofensiva en las primeras horas del día 2. Las tripulaciones de la 3$^{ra.}$ Escuadrilla fueron convocadas para una sesión informativa a las 0500Z (duró dos horas) y se les señaló que los ocho Skyhawks iban a ser lanzados contra el enemigo. Cada uno iba armado con bombas y tendrían que volar sin escolta. En previsión de un ataque de este tipo la flota británica entró en



La última fotografía del capitán de corbeta Carlos M. Zubizarreta, preparándose a despegar desde Río Grande en la misión de bombardeo que tendría para él trágico final. La identificación pintada junto a la cabina del A-4Q Skyhawk no corresponde a su nombre, pero esto era algo frecuente entre los argentinos, ya que más de un piloto compartía la misma máquina y éstas les eran asignadas según las disponibilidades a la hora de la misión. (Comando de Aviación Naval).

alerta a las 1015Z. Sin embargo, la incursión no se efectuó y algunas fuentes indicaron que los vientos –inusualmente débiles– impidieron esa mañana el despegue de los "Skyhawks" cargados al máximo.

Sin su carga completa de combustible los aviones no habrían tenido la autonomía suficiente para alcanzar al enemigo sin una inaceptable modificación de su armamento. En realidad la 3ra. Escuadrilla no atacó al "Invencible" porque alrededor de las 0900Z un S-2E Tracker informó que no podía ubicar en su radar al portaaviones británico. Mas tarde, a las 1858Z, el crucero argentino "General Belgrano" fue torpedeado y el "25 de Mayo" que había logrado despistar a otro sumergible que lo seguía furtivamente, retornó a aguas territoriales. En consecuencia la 3ra. Escuadrilla no estuvo destinada a participar en una clásica batalla de portaviones como se había anticipado. El "25 de Mayo" regresó a Espora para prepararse en vista de la nueva e inevitable fase de la guerra.

El 9 de mayo su comandante, el capitán de corbeta Rodolfo Castro Fox, condujo a la unidad a la base naval de Río Grande, desde donde se esperaba pronto entrase en acción junto con los aviones de la Fuerza Aérea ya desplegados allí. Doce pilotos y en principio ocho aparatos fueron llevados, aunque se estaban haciendo todos los esfuerzos posibles para reacondicionar a los dos radiados (finalmente ambos volvieron a volar y por lo menos uno fue utilizado en misiones de combate). Durante las dos semanas siguientes la escuadrilla efectuó vuelos de entrenamiento, en anticipación de que un desembarco británico en Malvinas pondría a los buques al alcance de ataques lanzados desde Río Grande. Finalmente, al atardecer del 20 de mayo, se recibieron informes concretos sobre una inusual actividad de los ingleses y al día siguiente se confirmó, mediante un reconocimiento aéreo, que se trataba del tan esperado desembarco.

A las 1315Z del 21 de mayo la 3ra. Escuadrilla envió dos secciones de tres aviones para atacar a un blanco no muy bien definido en el estrecho de San Carlos. Los líderes de cada una eran Castro Fox y el capitán de corbeta Carlos Zubizarreta, el primero llevaba como numerales al teniente de navío Carlos Benítez y al teniente de fragata Daniel Olmedo y el segundo al teniente de navío Carlos Oliveira y al teniente de corbeta Félix Médici. En el lenguaje operacional del CANA fueron denominados como "1ra. sección" y "2da. sección" y las dos constituían una "división". Sin embargo, la operación fue lanzada prematuramente, sin información adecuada y confiable sobre el poten-

En la página 45, el portaviones ARA "25 de Mayo" navegando con sus A-4Q embarcados. Las 34 salidas de combate que efectuaron sus aviones fueron, empero, en su mayoría, desde la Base Aeronaval de Río Grande, en Tierra del Fuego.

cial y la ubicación de la flota británica. Las órdenes fueron cambiadas cuando se encontraban en camino y entonces, en medio de cierta confusión, fueron llamados nuevamente a Río Grande antes de llegar al blanco. Una vez en la base, los pilotos dejaron los aviones que fueron cargados nuevamente de combustible y preparados para los hombres de la "2da. división".

La primera misión de la "2da. división" fue comandada por el capitán de corbeta Alberto Philippi y sus numerales eran el teniente de navío José Arca y el teniente de fragata Marcelo Márquez. El teniente de navío Benito Rotolo era el jefe e la 2da. sección y sus numerales eran el teniente de navío Roberto Sylvester y el teniente de fragata Carlos Lecour. Cada "Skyhawk" llevaba cuatro bombas "Snakeye" de 500 libras, cargadas debajo del fuselaje, mientras que en los extremos de las alas se ubicaron tanques suplementarios de combustible. El CANA no utilizó el 21 de mayo a los KC-130H de la Fuerza Aérea para reabastecimiento en vuelo, así que había poco margen para errores de navegación u otro tipo de dificultades en el camino. Una fragata que se creía que actuaba como parte de un "piquete" de radar en el estrecho de San Carlos fue asignada como blanco de la "2da. división" y aparentemente se encontraba aislada, al sur de la fuerza principal de desembarco.

La sección de Philippi despegó poco después de las 1730Z seguido por los aviones de Rotolo a las 1745Z. Si no encontraban el blanco asignado debían atacar a cualquier otro barco. Todos los pilotos habían recibido instrucciones de mantenerse cuidadosamente alejados de las patrullas de combate de "Sea Harriers" que se estimaban se hallablan sobre Gran Malvina. El cruce hacia las islas se efectuó a 30.000 pies y Philippi descendió a nivel del mar para su aproximación final desde el sur. El tiempo era malo, con las acostumbradas nubes bajas y chaparrones, pero los Skyhawks pudieron pasar fácilmente del estrecho de San Carlos al de Grantham. Allí efectuaron un suave giro a la derecha y luego se lanzaron hacia al oeste para atacar a una fragata que se encontraba en San Carlos, junto a la Isla Noroeste. La "Ardent" ya había sufrido esa tarde por la acción de los aviones de la Fuerza Aérea y no estaba en condiciones de soportar otro ataque de cazasbombarderos argentinos. Philippi había tenido primero la intención de usar sus cañones de 20 mm contra la nave pero, como sucede a menudo, éstos se trabaron así que se lanzó directamente al ataque con bombas. Junto con Arca efectuaron con éxito varias pasadas desde popa y los dos alcanzaron a la "Ardent" con sus proyectiles. Parece que Márquez tuvo menos éxito, pero esto no importó porque la "Ardent" se encontraba ya mortalmente dañada por el jefe de sección y su numeral. El barco ardiente fue pronto abandonado y se hundió al atardecer del día siguiente.

Pero la "Ardent" había dirigido considerable fuego antiaéreo contra los "Skyhawks" y el avión de Arca presentaba varios impactos. Además habían sido divisados momentos antes por "Sea Harriers" del Escuadrón 801 que se encontraban de patrulla, los que tuvieron pocas dificultades para distinguir el color gris claro de los "Skyhawks" del CANA, en contraste con los sombríos tonos del crepúsculo. Los tres aviones habían volado una diez millas hacia el sur sobre el estrecho de San Carlos y se encontraban al oeste de la Isla Cisne, cuando fueron interceptados por los "Sea Harrier" del Escuadrón 800 del teniente de navío Clive Morrell y del teniente de fragata John Leeming.

Aunque Márquez los vio antes de que los atacaran y tuvieron tiempo de lanzar sus tanques suplementarios, los tres "Skyhawks" tenían pocas posibilidades de escapar de los "Sea Harriers" que se aproximaban rápidamente. El primer AIM-9L de Morrell, disparado desde su XZ-457, estalló en la parte posterior del "Skyhawk" de Philippi, el 0660/3-A-307 y cuando se partió la sección de cola, el piloto se eyectó. El segundo misil de Morrel no se disparó inmediatamente así que éste atacó con sus cañones al "Skyhawk" de Arca, el 0665/3-A-312. El aparato recibió varios impactos en las alas y Arca escapó por poco (de lo que no se dio cuenta), cuando el segundo "Sidewinder" se disparó solo. Sin embargo, Arca tenía otros problemas más importantes y pensó en eyectarse cuando advirtió que su aparato todavía podía mantenerse en el aire y que el Sea Harrier se había ido. Sin embargo, Márquez no fue tan afortunado y murió cuando el XZ500 de Leeming lo atacó desde atrás con sus cañones. A muy baja altura sobre el estrecho de San Carlos, su "Skyhawk", el 0667/3-A-314 estalló y se desintegró.

Arca luchó por llegar a Puerto Argentino con la intención de aterrizar allí, pero para su desconsuelo, tuvo grandes dificultades para comunicarse con el controlador de la Fuerza Aérea. Cuando logró hacerlo, por intermedio de un helicóptero de Ejército UH-1H se le informó que había perdido la rueda izquierda del tren de aterrizaje y que tenía que eyectarse. Finalmente abandonó el avión sobre la costa en el extremo de la pista y fue rescatado por el mismo UH-1H del Batallón de Aviación de Combate 601 que lo había ayudado momentos antes. Su averiado avión se negó resueltamente a caer a tierra y finalmente fue derribado por fuego antiaéreo sobre la playa, al sur del aeródromo. Mientras Arca era extraído de las aguas su jefe de sección era rescatado de una zambullida similar en Port King y después de haber hallado a algunos isleños, el 24 de mayo retorno ileso a Río Grande, el día 30.

La sección de Philippi había atacado a la "Ardent" a alrededor de las 1810Z y unos quince minutos más tarde la de Rotolo lo siguió desde el sur en una ruta similar. Se aproximaron por encima de Lafonia y cruzaron la costa sobre el lado sur del estrecho de Grantham, antes de virar al oeste a través del de San Carlos. Allí atacaron a una fragata no identificada (probablemente la "Ardent"), en el medio del estrecho, pero aunque varias bombas cayeron cerca del barco se cree que ninguna le causó daños. Después de efectuar un violento viraje hacia el norte, para evitar el fuego de un buque cercano, la sección cruzó la costa de Gran Malvina al norte de Puerto Howard y continuó hacia el oeste a baja altura. Aunque los aviones de Lecour y Sylvester habían sufrido algunos impactos de metralla durante el ataque, los tres aparatos pudieron trepar hasta 25.000 pies y regresar a Río Grande.

En la mañana del 23 de mayo la 3ra. Escuadrilla tenía solamente cuatro aviones operables –uno de los averiados durante el ataque todavía estaba siendo reparado– y en consecuencia se planeó la siguiente misión sobre San Carlos de acuerdo con los aparatos disponibles. El





Arriba: el 0661/ 3-A-308 con el típico esquema de pintura gris claro con el que combatieron los aviones de la 3a. Escuadrilla Aeronaval de Caza y Ataque, fotografiado en Espora en noviembre de 1982. (Alfred Price).

Abajo: el 0658/ 3-A-305, que operó desde el "25 de Mayo" con las Fuerzas de Tareas 20 y 79, fotografiado a bordo cuando se desarrollaba la tensa espera de hacer contacto con la flota británica que finalmente se frustró. En primer plano, bombas Snakeye, en una de las cuales se alcanza a leer un mensaje muy apropiado.

comandante, capitán de corbeta Castro Fox debía dirigir el vuelo uno de los "Skyhawks" de la 2da. sección, equipado con un equipo de VLF "Omega" (este instrumental había sido usado por primera vez por Rotolo y Sylvester el 21 de mayo).

Debía guiar a Zubizarreta, Benítez y Oliveira en un ataque contra cualquier blanco rentable en el estrecho de San Carlos. Duras lecciones habían sido aprendidas por el CANA y la Fuerza Aérea desde el 21 de mayo y en consecuencia los KC-130H iban a ser utilizados para reaprovisionamiento en vuelo en todas las misiones sobre San Carlos o más allá. La carga de combustible debía efectuarse en la primera fase de la misión y el horario de los próximos vuelos del CANA debía ser cuidadosamente coordinado con los del Comando de la Fuerza Aérea Sur. El reaprovisionamiento fue previsto para las 1620Z a unas 200 millas al Este de Río Grande.

El vuelo despegó a las 1535Z y los cuatro Skyhawks no tuvieron dificultades para encontrar al KC-130H a 12.000 pies en un cielo azul y sin nubes.

Sin embargo, la operación no estuvo libre de inconvenientes y Oliveira se vio obligado a regresar a la base, cuando su avión se negó a admitir combustible en los tanques suplementarios. Los otros se aproximaron a Gran Malvina a baja altura desde el oeste, cruzando la costa justo al norte del Monte Rosalía. Estaban citados para seguir a un vuelo de Skyhawks de la V Brigada en la zona del estrecho de San Carlos y fueron éstos los que quince minutos antes habían alcanzado a la fragata "Antelope" con dos bombas que no estallaron. Los tres aviones de la 3a. Escuadrilla irrumpieron desde el oeste y cada piloto seleccionó a un buque de guerra para efectuar un ataque individual. A pesar de que hicieron buenas aproximaciones a baja altura hacia sus blancos no se registró ningún impacto y Zubizarreta por una falla del mecanismo, no pudo lanzar sus cuatro bombas.

Sin embargo, los tres pilotos fueron afortunados porque se las arreglaron para escapar sin ser alcanzados por el intenso fuego antiaéreo dirigido contra ellos. Minutos después se reagruparon sobre Gran Malvina y en ese momento Castro Fox se dio cuenta de que uno de sus tanques suplementarios no transfería combustible a

los de las alas.

Sin embargo, utilizando su nuevo equipo de navegación pudo determinar su posición exacta y en consecuencia el óptimo consumo de combustible que lo llevaría a Río Grande. Por suerte tenía suficiente y los tres regresaron a la base sanos y salvos. Castro Fox aterrizó después de los otros y vio alarmado al avión de Zubizarreta en un costado de la pista, adonde había patinado luego de tocar tierra.

Había aterrizado con su carga de bombas intacta y perdió el control del aparato cuando a éste se le reventó una cubierta.

Consciente de las 2.000 libras de explosivo que llevaba al ver que la máquina se salía de pista Zubizarreta se eyectó y como no tenía velocidad ni altura suficientes el paracaídas no se desplegó. El piloto cayó pesadamente sobre la pista y murió, pero, irónicamente su aparato el 0662/3-A-309 resultó poco dañado y volvió a prestar servicio después de ser reparado.

La misión del 23 de mayo tuvo escasos resultados y resulta difícil identificar a los barcos que fueron atacados esa tarde por Castro Fox y sus dos camaradas. Sólo quedaban dos aviones que podían ser utilizados operacionalmente y se decidió suspender los vuelos de combate, hasta tanto hubiese más aparatos disponibles. Los temores de la unidad sobre inconvenientes en los sistemas de alimentación de combustible y en los equipos de eyección demostraron estar bien fundados. A pesar de todo, se reanudaron las misiones y un vuelo de Skyhawks de la 3ra. Escuadrilla atacó posiciones británicas en Broken Island el 8 de junio. Una incursión similar fue realizada por el teniente de navío Rotolo en la zona de Darwin el 12 de junio, pero tampoco esta vez se logró nada concreto. En esa ocasión Rotolo se desprendió de sus bombas cuando creyó que se acercaba un "Sea Harrier".

La 3ra. Escuadrilla de Caza Ataque realizó 34 salidas entre mediados de abril y el 14 de junio. Su guerra fue breve pero más bien sangrienta y en el otoño (septentrional) se encontraba de retorno en Espora, con la mayoría de sus máquinas reparadas. Siete A-4Q estaban en el inventario hasta el 11 de noviembre de 1982 cuando se perdió otro en un fatal accidente en Espora. Los remanentes incluían aparentemente a los que habían sido radiados al comienzo de la guerra y el que se salió de pista el 23 de mayo. Parece que una de las lecciones de los acontecimientos del 21 de mayo fue bien asimilada, porque en el otoño (septentrional) comenzaron a recibir un nuevo camuflaje, más llamativo.

En 1983 la unidad se encontraba todavía en Espora, operando con los "Skyhawks" A-4Q bajo el comando del ahora capitán de fragata Alberto Philippi. Los veteranos Skyhawks utilizados como apoyo por la infantería de marina, se hallaban desplegados en el portaviones "25 de Mayo" aunque complementados por los "Super Etendards" de la 2da. Escuadrilla de Caza y Ataque. A pesar de las expresiones de deseo de sus tripulaciones de la 3ra. Escuadrilla no parecía que iba a recibir máquinas A-4M de la Infantería de Marina de EE.UU. ni el modelo A-4E/F israelí en un futuro previsible.

PILOTOS

Los pilotos de la 3ra. Escuadrilla de Caza y Ataque que se embarcaron en el portaaviones "25 de Mayo" primero y fueron desplegados a Río Grande después eran:

Capitán de corbeta R. A. Castro Fox (comandante); capitán de corbeta A. J. Philippi; capitán de corbeta C. M. Zubizarreta (muerto en acción); teniente de navío J. C. Arca; teniente de navío M.A. Benítez; teniente de navío C. Oliveira; teniente de navío B. Rotolo; teniente de navío R. G. Sylvester; teniente de fragata C. Lecour; teniente de fragata M. G. Márquez (muerto en acción); teniente de fragata D. Olmedo; teniente de corbeta F. Medici.



Izquierda: El capitán de corbeta Alberto Philippi y –der.– el teniente de navío J. C. Arca, posan después de la guerra frente al 0657/3-A-304, uno de los A-4Q que como ellos sobrevivió a los combates. Ambos fueron derribados el 21 de mayo luego de atacar con éxito a la HMS "Ardent" en San Carlos. Philippi se salvó eyectando sobre la margen oriental del estrecho de San Carlos y Arca, con su avión maltrecho logró alcanzar Puerto Argentino, en cuyas proximidades también debió eyectarse. Pocos días después se reintegraban a su unidad. (Marcel Yves Martin).



Abajo: Un raro esquema de camouflage fue ensayado después de la guerra en el 0662/ 3-A-309, según se ve en esta foto tomada en Espora en setiembre de 1982. Consistía en dos tonalidades de marrón, oscuro sobre claro. Como curiosidad, debe consignarse que se trata del mismo avión en que halló la muerte el capitán de corbeta Carlos Zubizarreta en el accidente ocurrido en Río Grande el 23 de mayo de ese mismo año y en el que la máquina no sufrió mayores daños. (K. Ebata).

CARACTERISTICAS INDIVIDUALES

Cuando los Skyhawks de la 3$^{da.}$ Escuadrilla fueron desplegados a Río Grande el 9 de mayo de 1982 todos los aviones estaban pintados de gris, el color que tenían desde que fueron incorporados al CANA. El timón de deriva estaba decorado con una estilizada bandera nacional azul y blanca, pero todas las otras marcas eran en negro sobre el fondo gris-gaviota. La palabra ARMADA estaba en la parte posterior del fuselaje, el código de llamada en la tobera del motor y las dos últimas cifras en la nariz. El número de serie del aparato estaba en el centro del timón de deriva, mientras que la inscripción A.R.A. "25 de Mayo" fue ubicada en la parte superior.

Con los mismos pequeños números se hallaba la inscripción original de la aviación naval norteamericana, en la salida de la turbina, inmediatamente detrás de la palabra ARMADA. Se cree que para marzo de 1982 el CANA había suprimido las anclas dibujadas en la superficie superior de las alas, aunque permanecían en la inferior (el fuselaje no llevaba redondeles). Se cree que todos los aviones desplegados en Río Grande ostentaban la insignia de la 3$^{ra.}$ Escuadrilla, en el lado izquierdo del fuselaje, debajo de la cabina. Los tanques suplementarios eran grises o blancos y algunos estaban marcados con un relámpago negro. El nuevo camuflaje que reemplazo al color gris original no fue aplicado antes de junio de 1982 y fue ciertamente una innovación de postguerra.

El CANA informó de que disponía de ocho Skyhawks en condiciones operacionales al comienzo de las hostilidades y que otros dos fueron reacondicionados para volar. El aparato 0656/3-A-303 parece no haber figurado en el inventario del CANA en marzo de 1982, pese a su aparición en fotografías sin fecha que fueron publicadas durante y después de la guerra.

0654:

En marzo de 1982 con la 3$^{ra.}$ Escuadrilla con el número "3-A-301". Fue utilizado por el comandante, capitán de corbeta Castro Fox. Operó desde el "25 de Mayo" con las Fuerzas de Tareas 20 y 79 entre el 28 de marzo y el 5 de mayo de 1982 y fue desplegado a Río Grande desde Espora probablemente el 9/5/82. En uso en Espora en noviembre de 1982 todavía pintado con el color gris original.

0655:

No hay evidencias de su utilización hasta noviembre de 1982, cuando se lo vio en la 3$^{ra.}$ Escuadrilla con el número "3-A-302". Todavía estaba pintado con el color gris original pero a comienzos de 1983 fue camuflado con un esquema marrón oscuro y verde.

0657:

Con la 3$^{ra.}$ Escuadrilla en marzo de 1982, con el número "3-A-304". Se presume que fue utilizado durante la guerra. Cuando se lo vio en Espora en noviembre de 1982 se lo había camuflado en marrón oscuro y verde, aunque se informó que para mayo de 1984 se retornó al esquema gris claro.

0658:

Con la 3$^{ra.}$ Escuadrilla en marzo de 1982, con el número "3-A-305". Operó desde el "25 de Mayo" con las fuerzas de Tareas 20 y 79 entre el 28/3 y el 5/5/82 y fue visto en el aeródromo de Puerto Argentino poco después del 2/4/82. Desplegado en Río Grande desde Espora hacia el 9/5/82. Utilizado en Espora en mayo de 1984.

0659:

Con la 3$^{ra.}$ Escuadrilla en marzo de 1982, con el número "3-A-306". Probablemente operó desde el "25 de Mayo" con las Fuerzas de Tareas 20 y 79, entre el 28/3 y el 5/5/82, ciertamente desplegado a Río Grande hacia el 9/5/82. Luego de la guerra se lo camufló de marrón oscuro y verde y resultó totalmente destruido en un fatal accidente en Espora el 11/11/82.

0660:

Con la 3$^{ra.}$ Escuadrilla en marzo de 1982, con el número "3-A-307". Probablemente operó desde el "25 de Mayo" con las Fuerzas de Tareas 20 y 79, entre el 28/3 y el 5/5/82 y fue ciertamente desplegado a Río Grande el 9/5/82. El 21/5/82 luego de haber bombardeado con éxito a la "Ardent" fue derribado sobre el estrecho de San Carlos por un AIM-9L disparado desde el "Sea Harrier" XZ457 del Escuadrón 800, pilotado por el teniente Morrell. El piloto, capitán de corbeta Philippi se eyectó y regresó a la Argentina el 30/5/82. El avión se estrelló en el mar en la parte sur del estrecho.

0661:

No hay evidencias de que haya sido utilizado antes de setiembre de 1982, cuando se lo vio prestando servicios en la 3$^{ra.}$ Escuadrilla en Espora con el número "3-A-308". La última vez que se lo vio en esa base, en noviembre de 1982 seguía pintado de gris claro.

0662:

Con la 3$^{ra.}$ Escuadrilla en marzo de 1982, con el número "3-A-309". Probablemente operó con el "25 de Mayo" en las Fuerzas de Tareas 20 y 79 entre el 28/3 y el 5/5/82 y ciertamente fue desplegado a Río Grande hacia el 9/5/82. Dañado en un accidente al aterrizar en Río Grande el 23/9/82, en el cual murió el piloto, capitán de corbeta Zubizarreta. En setiembre de 1982 había sido reparado y era utilizado en Espora con un nuevo camuflaje "a manchas". Estaba todavía en servicio en mayo de 1984.

0665:

Con la 3$^{ra.}$ Escuadrilla en marzo de 1982, con el número "3-A-312". Probablemente operó desde el "25 de Mayo" con las Fuerzas de Tareas 20 y 79 entre el 28/3 y el 5/5/82 y ciertamente fue desplegado a Río Grande alrededor del 9/5/82. El 21/5/82 después de haber bombardeado con éxito a la "Ardent" fue alcanzado sobre el estrecho de San Carlos por el fuego de los cañones del "Sea Harrier" XZ-457 del Escuadrón 800, del teniente Morrell. El piloto, teniente de navío Arca se eyectó del avión averiado cerca de Puerto Argentino y la máquina fue derribada por el fuego antiaéreo argentino. Se estrelló en la costa a unos 400 metros del perímetro del aeródromo.

0667:

Con la 3$^{ra.}$ Escuadrilla en marzo de 1982, con el número "3-A-314". Operó desde el "25 de Mayo" con las Fuerzas de Tareas 20 y 79 entre el 28/3 y el 5/5/82 y fue desplegado a Río Grande alrededor del 9/5/82. El 21/5/82 intentó bombardear a la "Ardent" y se desintegró sobre el estrecho de San Carlos tras un ataque con cañones por parte del "Sea Harrier" XZ 500 del Escuadrón 800 del teniente de fragata Leeming. Murió el piloto, teniente de fragata Márquez.

DESEMBARCOS BRITANICOS

(Viene de la Pág. 39)

Tal como había ocurrido el 30 de abril. Para el 20 de mayo la Argentina estaba convencida que el próximo movimiento británico era inminente. Como respuesta a la cambiante situación, el TORS fue reemplazado por el CEOPECON (Centro de Operaciones Conjuntas), cuyos conductores, García, Lombardo y Weber, asumieron el control operacional de la guerra hasta la rendición el 14 de junio.

Los primeros informes de los desembarcos ingleses en San Carlos llegaron a Comodoro Rivadavia entre las 1115Z y las 1130Z de la mañana del 21 de mayo. Dado que éstos eran incompletos, el CEOPECOM estimó en un primer momento que podría tratarse de desembarcos de diversión. Anteriormente, el TORS había señalado como zonas probables de desembarco Fitzroy, Puerto Pleasant y San Carlos. Pero el primer sitio fue siempre considerado como el más seguro y esto influyó en la posición del CEOPECON. De todas maneras, los informes sobre el desembarco en San Carlos señalaban el bombardeo previo de Prado del Ganso y alrededor de las 1300Z los datos de inteligencia aportados por las primeras salidas de los Pucará confirmaban los informes navales de que se trataba en realidad de un desembarco a toda escala.

La FAA había apreciado que si el desembarco se producía en el área de San Carlos, como realmente sucedió, entonces el Ejército probablemente no podría detener el avance británico una vez que la cabeza de playa se consolidara. Bajo estas circunstancias, los aviones de la FAA y del CANA debían evitar la consolidación británica en la costa infligiendo el mayor daño en el menor tiempo posible. Estos daños repercutirían mejor en los buques de transporte de tropa y de suministros en las aguas de San Carlos.

Así, la estrateguia del CdoFAS era muy simple: debía lanzar, con el máximo esfuerzo, ataques aéreos sobre los transportes y sus buques de escolta. En una actitud correcta, el CdoFAS no perdió tiempo y sus primeros aviones despegaron poco después de las 1230Z y sus pilotos recibían información de último momento sobre los blancos mientras estaban en camino. Luego del ataque solitario de un MB-339A de la 1 Escuadrilla del CANA sobre la "Argonaut", enseguida arribaron al estrecho San Carlos las primeras olas de Daggers y Skyhawks, y minutos antes de las 1330Z comenzó la dura y sangrienta lucha por la supremacía sobre las cabezas de playa.

El CdoFAS había planeado anticipadamente para el 21 de mayo (tal como lo había hecho para el 1 de mayo), 63 misiones de caza-bombarderos, de las que 54 fueron concretadas. También se habían planeado 12 salidas de los Skyhawks del CANA pero las primeras seis, lanzadas para que llegaran sobre el estrecho San Carlos a las 1315Z, fueron canceladas en vuelo a raíz de las vagas informaciones relativas a los blancos disponibles en ese momento. De manera que un total de 60 misiones de Dagger y Skyhawk llegaron al menos hasta el estrecho en respuesta a la estrategia del "máximo esfuerzo". Con la excepción del vuelo del MB-339A mencionado anteriormente (que esencialmente era una misión de reconocimiento), ningún avión con base en las Malvinas cumplió una misión anti-buque ese 21 de mayo.

Algunos informes británicos de las acciones del día, particularmente los de algunos periodistas, crearon la impresión de que durante todas las horas de luz de día interminables olas de aviones argentinos se abatieron sobre los buques. La realidad fue diferente. El CdoFAS razonó que crearía el máximo de confusión en las defensas británicas si las inundaban con aviones. No solamente los misiles SAM y los cañones antiaéreos tendrían problemas para seguir a numerosos aviones que se desplazaban a alta velocidad desde distintas direcciones, sino que las CAP (Patrullas de combate) de Harriers, por las que ahora había un difundido respeto, no podrían perseguir simultáneamente a los múltiples blancos. De los limitados datos argentinos disponibles, parece que se planearon cuatro ataques principales, cada uno con no menos de doce aviones de distintas unidades, para que estuvieran sobre San Carlos, aproximadamente, a las 1330Z, 1600Z, 1650Z y 1810Z. Sin embargo, a medida que avanzaba el día, menos aviones lograban superar las defensas británicas exteriores. Tal como lo temía el CdoFAS, los británicos enseguida descubrieron que, a causa de las limitaciones combinadas de combustible, altitud segura y topografía, todos los aviones atacantes estaban limitados a utilizar sólo tres corredores sobre la isla occidental y los Sea Harrier fueron consecuentemente dirigidos hacia esos lugares. Las misiones individuales del CdoFAS son detallados en otra sección.

Pero resulta claro que el azar impidió que los ataques iniciales, y particularmente la primera misión combinada de Dagger y Skyhawk a las 1330Z, infligieran mayores daños que los efectivamente causados. Con la pérdida de estas primeras oportunidades, las misiones posteriores, aunque se beneficiaron con la experiencia y los datos de reconocimiento de sus colegas, sufrirían mayores daños a medida que se reforzaban las defensas antiaéreas británicas.

La jornada concluyó con la pérdida de siete reactores de combate de la FAA y tres del CANA con base en el continente. Con la única excepción de un Dagger derribado por un SAM, probablemente un Seawolf, todos fueron víctimas de los Sea Harrier. Afortunadamente, seis de los pilotos sobrevivieron pero en ese momento esto no se sabía e inicialmente se pensaba que la mayoría había muerto.

A pesar de que ninguno de los miles de proyectiles de cañón disparados y solamente uno de las docenas de misiles SAM lanzados por los británicos lograron derribar un avión, este despliegue de fuego causó daños considerables y muchas máquinas debieron ser someti-



La consolidación del desembarco británico en San Carlos. Un helicóptero Wessex traslada a tierra cajas de municiones mediante una eslinga suspendida bajo el fuselaje. (Ministerio de Defensa Brit.)

das a reparaciones esa misma noche. Si las condiciones del tiempo lo hubieran permitido, muy pocas misiones se habrían concretado a raíz de los daños de combate aún no solucionados. Los aviones del CdoFAS habían sido forzados por la geografía y por la estrategia británica a atacar los buques de guerra y este proceso les había causado pérdidas.

Por supuesto que el 21 de mayo la Argentina logró un considerable éxito y, con un poco más de suerte, sus aviones podrían haber afectado seriamente las operaciones británicas. Los aviones argentinos habían hundido la "Ardent", dañado seriamente la "Argonaut" y, en menor grado, las "Antrim", "Brilliant" y "Broadsword", pero lo más frustrante, aunque inevitable, para la FAA fue que una cantidad de bombas de 500 y 1.000 libras no detonaron con el impacto contra el blanco debido a la manera en que tenían que ser armadas sus espoletas. En un esfuerzo para asegurar que los aviones no resultaran destruidos por la explosión de sus propias bombas debajo de ellos, utilizaron detonadores de acción retardada para permitir que los caza-bombarderos que volaban a ras del agua se alejaran de sus blancos.

Se esperaba así que las explosiones ocurrieran una vez que el avión alcanzara una posición de relativa seguridad y muchos pilotos contaban los segundos desde el lanzamiento hasta la detonación. En un aspecto esta estrategia resultó un éxito completo, ya que ningún avión argentino fue víctima de un accidente relacionado con su propia carga bélica, pero muchas bombas atravesaban limpiamente los delgados blindajes de los buques sin explotar o después de alojarse en su estructura, simplemente no explotaban a causa de que las espoletas no habían completado su acción.

No fue hasta las primeras horas de la tarde del 23 de mayo que los caza-bombarderos pudieron atacar a los buques por segunda vez y, para ese entonces, la batalla aérea ya había resultado adversa. Durante 60 horas los británicos habían estado desembarcando, avanzando y atrincherándose. Un gran número de hombres, armas y suministros habían sido llevados a tierra sin impedimentos. No obstante, el CdoFAS planeó 46 misiones para ese día y a pesar de que las condiciones del tiempo en las primeras horas impidieron su concreción total, alrededor de la mitad de las salidas programadas lograron alcanzar el área de San Carlos. Ahí se encontraron con un refuerzo de las defensas misilísticas y de artillería, así como con las siempre acechantes patrullas de Sea Harrier.

Sorprendentemente, la FAA sólo perdió dos aviones, un Dagger alcanzado por un Sea Harrier y un Skyhawk por un SAM. Ambos pilotos se perdieron, al igual que otro de un Skyhawk del CANA a raíz de su bizarra actitud para un aterrizaje de emergencia que culminó con su avión con daños menores.

Al día siguiente, 24 de mayo, aun menos aviones de la FAA, doce, alcanzaron sus objetivos y unos de ellos, un Skyhawk cayó junto con su piloto después de haber sido blanco de innumerables disparos sobre las aguas de San Carlos. También se perdieron tres Daggers cuando fueron sorprendidos por Sea Harriers sobre la Gran Malvina y dos de los pilotos se eyectaron con éxito. Luego de todos los esfuerzos empeñados el 23 y 24 de mayo, los pilotos del CdoFAS sólo habían logrado hundir la "Antelope", sin causar daños vitales a ningún otro buque.

Para la noche del 24 de mayo era evidente tanto para los comandantes del CdoFAS como para los Escuadrones que la situación era adversa y sin mayores esperanzas. Los británicos no sólo habían transformado San Carlos en uno de los fondeaderos más defendidos del mundo, sino que habían situado buques piquetes y helicópteros ESM (de vigilancia electrónica) de manera que la mayoría de los cazas de la FAA que se aproximaban a las islas eran captados por el radar aun antes de que alcanzaran la costa occidental de la Gran Malvina. Pero peor aún resultó comprobar que los Sea Harrier estaban para entonces operando por debajo del nivel que el radar del G2VYCA en Puerto Argentino los podía detectar. Sin esta información vital del CIC los cazas argentinos resultaban extremadamente vulnerables a las CAP de Sea Harriers.

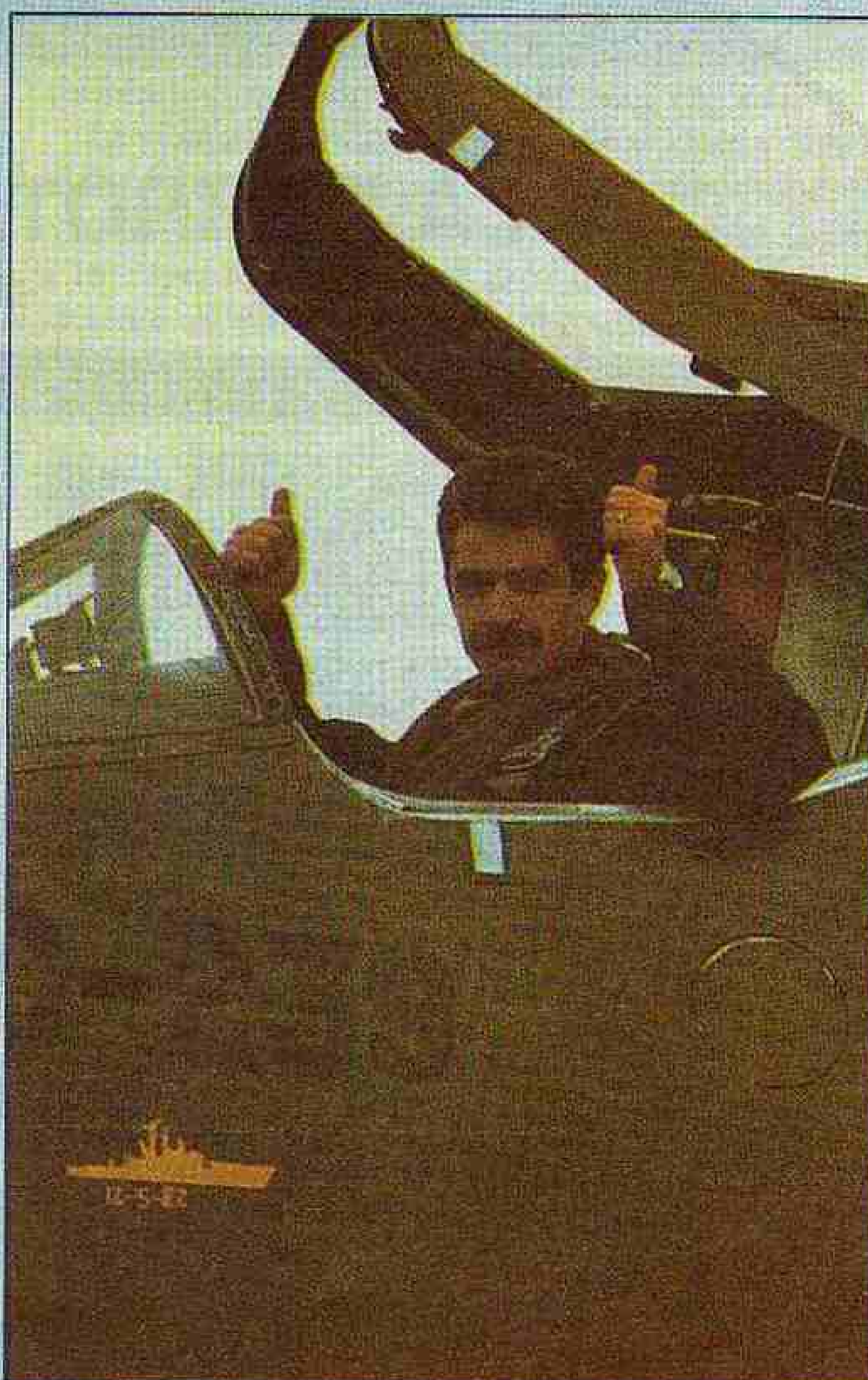
También carecían de información sobre los blancos ya que, para el 24 de mayo, virtualmente no quedaban exploradores u observadores aéreos adelantados en las cercanías de San Carlos, en tanto que el reconocimiento aéreo estaba muy limitado, a pesar de los esfuerzos realizados por los Learjet de la FAA. El CdoFAS admitió que en general la mejor información sobre los blancos ya tenía unos 90 minutos de atraso cuando sus aviones alcanzaban el objetivo. En un esfuerzo para reducir esta demora a un mínimo, los caza-bombarderos eran enviados con "Ordenes Fragmentarias" desde Comodoro Rivadavia, que requerían una información previa mínima para las tripulaciones antes del despegue, y las que eran actualizadas durante el camino. Otra estadística de la FAA revela que en trece días no se cumplieron misiones por falta de información de blancos apropiada.

El 25 de mayo el CdoFAS probó nuevas tácticas que apuntaban a eliminar uno de los buques piquetes-radar que operaban al norte del Estrecho San Carlos. Finalmente resultaron exitosas y aunque la "Coventry" se

adjudicó dos de los tres Skyhawks abatidos por misiles ese día, fueron los Skyhawks los que la hundieron al norte de la isla Borbón. Más lejos hacia el noroeste, el CANA resultó igualmente exitoso y celebró el Día Nacional con la destrucción del "Atlantic Conveyor" mediante la devastadora combinación Exocet-Super Etendard. Para ese día se planearon 22 misiones antibuque de la FAA, 17 de las cuales cumplieron su misión. Por primera vez en la guerra, un piloto argentino, de uno de los tres Skyhawks derribados y el único sobreviviente, fue recuperado del mar por los británicos.

Las estadísticas de la FAA para el período comprendido entre el 21 y el 25 de mayo muestran que fueron despachadas 167 misiones de combate desde las bases continentales, principalmente de Río Gallegos, Río Grande y San Julián, y que 106 de ellas alcanzaron sus blancos en las Malvinas. Las pérdidas de la FAA en esos ataques totalizaron 16 aviones y el CANA perdió tres aparatos.

Para el 26 de mayo la lucha en la práctica estaba terminada, y el CdoFAS había perdido su batalla por las cabezas de playa, y probablemente la misma guerra. Ataques posteriores sobre las posiciones de San Carlos, inicialmente por Skyhawks y luego por Canberras, fueron a su vez dejadas de lado cuando se hizo clara la futilidad de estas misiones altamente peligrosas. Las defensas de artillería y misiles en San Carlos derribarían un Skyhawk el 27 de mayo, un Dagger el 29 del mismo mes y un Learjet que realizaba reconocimiento a gran altura el 7 de junio.



Izquierda: en una foto difundida durante la guerra, un piloto de la Fuerza Aérea Argentina (Escuadrón 5 de Caza), hace el tradicional saludo de victoria. Se trata del capitán Pablo Marcos Carballo, quien sobrevivió a la campaña como uno de los ases argentinos. La máquina que ocupa en la ocasión es el A-4B matrícula C-239, avión que el 12-5-82 formó parte de la escuadrilla que atacó con éxito a la fragata "Glasgow".
Abajo: una vista de San Carlos, punto del desembarco que los británicos dieron en llamar "callejón de las bombas", durante uno de los ataques de la aviación argentina. (Ministerio de Defensa Británico)

LA DERROTA

En las propias islas Malvinas se habían perdido aviones argentinos de muchas y variadas maneras desde el 1 de mayo. Los detalles de su destrucción por parte de otros aviones, por cañoneo, misiles, ataques comando y accidentes, son descriptos en otro apartado. Pero cuando las fuerzas británicas iniciaron su asalto sobre Darwin y la abandonada Pista de Prado del Ganso el 28 de mayo, pocos de los 60 aviones inicialmente desplegados estaban todavía en condiciones de volar. La batalla por Prado del Ganso implicó la destrucción de dos Pucará más y un MB-339A, de los cuales un aparato de cada tipo fue derribado en las cercanías del aeródromo durante la oscuridad del anochecer. Para llevar refuerzos desde Puerto Argentino en horas de la noche se requirieron prácticamente todos los helicópteros todavía disponibles del Ejército y de la Fuerza Aérea, pero el esfuerzo fue en vano y el 29 de mayo el comodoro Pedrozo, el oficial más antiguo en Darwin, rindió sus fuerzas a los británicos.

Para el 30 de mayo el obtener un éxito destacado se convirtió en algo vital para reencender la llama de la esperanza tanto en el continente como en las islas. Esto ocurrió ese mismo día bajo la forma de una operación desesperada contra el grupo del portaviones británico que combinó una misión de sangre fría y potencialmente exitosa de los Super Etendard del CANA con un plan de muy alto riesgo de la FAA para lograr el mismo resultado. Las circunstancias que rodearon a la misión, que condujeron a que la Argentina estimara que había producido serios daños al "Invincible", son descriptos en detalle en otras secciones de esta obra. Pero hay que destacar aquí que la FAA y el CANA lograron un considerable golpe de propaganda. La FAA también perdió dos Skyhawks y a sus dos valerosos pilotos en esta operación. Sin embargo, mientras que la Royal Navy no había sufrido más que otro susto desagradable y la Argentina se regocijaba por el "éxito", las fuerzas británicas en la isla Soledad continuaban consolidando sus posiciones.

El 1 de junio los Sea Harriers destruyeron un C-130 de la FAA cuando su tripulación calculó mal la distancia que los separaba de la Patrulla Aérea de Combate. No hubo sobrevivientes.

La primera semana de junio se caracterizó por sus condiciones meteorológicas generales poco favorables y fueron escasas las salidas del CdoFAS desde el continente. También permanecieron en un silencio similar los Pucará que todavía operaban desde Puerto Argentino. Entre el 26 de mayo y el 7 de junio se habían planificado 110 salidas de los cazabombarderos de la FAA, pero solamente 57, la mayoría a fines de mayo, se reportó que alcanzaron su objetivo. Como se mencionó anteriormente, se perdieron tres Skyhawks y un Dagger. El hecho de que todos fueran derribados por misiles SAM es un indicativo de que la FAA prácticamente había alcanzado el máximo punto en el arte de evadir las CAP de Sea Harrier. Pero también hay que admitir que a principios de junio había menos CAP sobre las Malvinas y que cuando las patrullas estaban en su zona debían retornar antes que lo habitual a sus portaaviones, los que estaban apostados bien al Este de las islas.

Los sucesos del 8 de junio recordaron súbitamente a ambos bandos las capacidades de sus oponentes. Luego de la inactividad de principios de junio, el CdoFAS fue alertado esa mañana de la presencia de buques de la Flota Auxiliar británica que desembarcaban tropa en la zona de Fitzroy. Por fin se había presentado un blanco bueno y mal defendido, y luego de un largo lapso de inactividad la FAA estaba ansiosa de aprovechar esta inesperada muestra de despreocupación de los británicos. Con la ayuda de una inteligencia excelente, provista por los puestos de observación argentinos cerca del fondeadero de Fitzroy, el CdoFAS rápidamente planeó y lanzó un ataque de máximo esfuerzo. Una compleja serie de salidas interconectadas que comprendió a Mirages, Canberras, Daggers, Skyhawks y aun Learjets como aviones guía, fue utilizada en el ataque y, tal vez con una parte de suerte, lograron destruir al "Sir Galahad" y dañar seriamente al "Sir Tristram" y la "Plymouth", este último buque en el estrecho San Carlos.

Lamentablemente para uno de los escuadrones de Skyhawks, el CdoFAS tomó la decisión, que resultó desacertada, de volver en fuerza a la escena de estos triunfos en los últimos minutos de luz diurna, y mientras uno de los vuelos fue desarticulado por los Sea Harriers otro prácticamente fue destruido por una cortina de misiles SAM y el fuego de los cañones antiaéreos. De todas maneras, a pesar de la pérdida de tres Skyhawks y sus pilotos, el CdoFAS consideró la destrucción del "Sir Galahad" en Puerto Pleasant como un triunfo considerable, sobreestimando el número de bajas británicas pero no el daño sobre su moral. El esfuerzo de la FAA el 8 de junio fue realmente considerable, con 31 de las 37 misiones planeadas que lograron alcanzar sus objetivos.

Los triunfos del 8 de junio serían los últimos de los que podría disfrutar la FAA sobre Malvinas. Para ese entonces las fuerzas argentinas en la isla Soledad poco podrían hacer más que pelear una desesperada lucha de retaguardia y el 9 de junio los dos Chinooks de la FAA fueron exitosamente evacuados desde Puerto Argentino hasta el continente. Otras 65 salidas de ataque fueron diagramadas por el CdoFAS después del 8 de junio y antes de la rendición. Pero solamente 27, la mayoría misiones nocturnas de Canberras, llegaron a sus blancos.

El último daño importante que sería infligido a un buque británico tuvo lugar en las primeras horas del 12 de junio cuando, luego de al menos un intento fallido, un MM.38 Exocet fue disparado desde un lanzador improvisado contra el "Glamorgan". El destructor estaba regresando de un bombardeo nocturno en apoyo

de las tropas en tierra y cuando fue impactado por el misil estaba a unas 15 millas de la costa. Los daños fueron severos y si la tripulación no hubiera reaccionado tan bien como lo hizo el buque podría haberse perdido.

Una ráfaga final de actividad de los Skyhawks de la FAA sorprendió a los británicos cerca de Puerto Argentino el 13 de junio pero sin daños apreciables resultantes. Estos Skyhawks nuevamente sobrevivieron al fuego pesado de SAM y cañones antiaéreos para retornar sin problemas, pero un Canberra fue derribado esa noche por un Sea Dart a las 0155Z y se convirtió en la baja final de la guerra aérea.

En fríos términos estadísticos, la guerra aérea costó a la FAA 36 aeronaves con base en el continente perdidos en combate, al menos uno en accidente operacional y otros 26 perdidos o abandonados en las Malvinas. Estos 63 aviones y helicópteros perdidos implicaron la muerte de 41 tripulantes, así como otros 14 que cayeron en tierra de las Malvinas (la cifra frecuentemente citada de "36 pilotos" muertos de la FAA es, en realidad, el número total de oficiales caídos).

La Armada perdió un total de 14 aviones y helicópteros en todos los teatros con cuatro pilotos entre las víctimas fatales, mientras que 20 helicópteros del Ejército cayeron en acción y otro más en un accidente durante un entrenamiento en el continente. La Prefectura perdió tres aeronaves en las Malvinas. Así, exactamente 100 aviones argentinos cayeron bajo circunstancias directamente atribuibles a la guerra y 57 de estos aparatos estaban destacados en las Malvinas.

Entre las numerosas estadísticas de la FAA publicadas se destaca la referida al número de horas de vuelo operacionales.

Durante todo el período de operaciones se volaron 12.454 horas, de las cuales 2.782 fueron por reactores de combate, 7.719 por transportes y 1.953 por otros aviones, incluyendo las máquinas civiles incautadas. De acuerdo con esas estadísticas, se planearon 505 misiones de combate y 445 fueron concretadas. De estas, aproximadamente, 280 alcanzaron a sus blancos

Mudo testigo del final de la batalla en el suelo de Malvinas, una pieza de artillería británica, de 105 milímetros, yace inutilizada sobre la nieve de mediados de junio de 1982 en el archipiélago. (Ministerio de Defensa Británico).



PERDIDAS DE AVIONES ARGENTINOS

Para ser leído en conjunto con los Detalles de Aviones Individuales y las Historias de Unidades correspondientes. Las pérdidas de cada tipo están encolumnadas en orden de fecha y hora. El número que aparece en la columna de la izquierda es acumulativo y lleva al final total de pérdidas de aviones argentinos.

DAGGER A — Pérdidas 11

1	C-433	Grupo 6 de Caza	*1-5-82*	*1941Z*
2	C-428	Grupo 6 de Caza	*21-5-82*	*1330Z*
3	C-409	Grupo 6 de Caza	*21-5-82*	*1735Z*
4	C-404	Grupo 6 de Caza	*21-5-82*	*c1750Z*
5	C-403	Grupo 6 de Caza	*21-5-82*	*c1750Z*
6	C-407	Grupo 6 de Caza	*21-5-82*	*c1750Z*
7	C-437	Grupo 6 de Caza	*23-5-82*	*c1900Z*
8	C-419	Grupo 6 de Caza	*24-5-82*	*c1415Z*
9	C-430	Grupo 6 de Caza	*24-5-82*	*c1415Z*
10	C-410	Grupo 6 de Caza	*24-5-82*	*c1415Z*
11	C-436	Grupo 6 de Caza	*29-5-82*	*1500Z*

MIRAGE IIIEA — Pérdidas 2

12	I-015	Grupo 8 de Caza	*1-5-82*	*1910Z*
13	I-019	Grupo 8 de Caza	*1-5-82*	*c1915Z*

A-4B/A4C SKYHAWK — Pérdidas 19

14	C-303	Grupo 4 de Caza	*9-5-82*	desconocida
15	C-313	Grupo 4 de Caza	*9-5-82*	desconocida
16	C-246	Grupo 5 de Caza	*12-5-82*	*1644Z*
17	C-208	Grupo 5 de Caza	*12-5-82*	*1644Z*
18	C-206	Grupo 5 de Caza	*12-5-82*	*1644Z*
19	C-248	Grupo 5 de Caza	*12-5-82*	*1725Z*
20	C-309	Grupo 4 de Caza	*21-5-82*	*1605Z*
21	C-325	Grupo 4 de Caza	*21-5-82*	*1605Z*
22	C-242	Grupo 5 de Caza	*23-5-82*	*1650Z*
23	C-305	Grupo 4 de Caza	*24-5-82*	*c1630Z*
24	C-244	Grupo 5 de Caza	*25-5-82*	*c1230Z*
25	C-319	Grupo 4 de Caza	*25-5-82*	*c1530Z*
26	C-304	Grupo 4 de Caza	*25-5-82*	*1544Z*
27	C-215	Grupo 5 de Caza	*27-5-82*	*c2000Z*
28	C-301	Grupo 4 de Caza	*30-5-82*	*c1735Z*
29	C-310	Grupo 4 de Caza	*30-5-82*	*c1736Z*
30	C-226	Grupo 5 de Caza	*8-6-82*	*1945Z*
31	C-228	Grupo 5 de Caza	*8-6-82*	*c1946Z*
32	C-204	Grupo 5 de Caza	*8-6-82*	*c1947Z*

CANBERRA B.62 — Pérdidas 2

33	B-110	Grupo 2 de Bombardeo	*1-5-82*	*2047Z*
34	B-108	Grupo 2 de Bombardeo	*14-6-82*	*0155Z*

PUCARA — Pérdidas 25

35	A-527	Grupo 3 de Ataque	*1-5-82*	*c1125Z*
36	A-506	Grupo 3 de Ataque	*1-5-82*	*c1125Z*
37	A-517	Grupo 3 de Ataque	*1-5-82*	*c1125Z*
38	A-502	Grupo 3 de Ataque	*15-5-82*	*c0740Z*
39	A-520	Grupo 3 de Ataque	*15-5-82*	*c0740Z*
40	A-523	Grupo 3 de Ataque	*15-5-82*	*c0740Z*
41	A-529	Grupo 3 de Ataque	*15-5-82*	*c0740Z*
42	A-552	Grupo 3 de Ataque	*15-5-82*	*c0740Z*
43	A-556	Grupo 3 de Ataque	*15-5-82*	*c0740Z*
44	A-531	Grupo 3 de Ataque	*21-5-82*	*c1300Z*
45	A-511	Grupo 3 de Ataque	*21-5-82*	*c1510Z*
46	A-537	Grupo 3 de Ataque	*28-5-82*	*c1500Z*
47	A-555	Grupo 3 de Ataque	*28-5-82*	*2009Z*
48	A-509	Grupo 3 de Ataque	*14-6-82*	*2359Z*
49	A-513	Grupo 3 de Ataque	*14-6-82*	*2359Z*
50	A-514	Grupo 3 de Ataque	*14-6-82*	*2359Z*
51	A-515	Grupo 3 de Ataque	*14-6-82*	*2359Z*
52	A-516	Grupo 3 de Ataque	*14-6-82*	*2359Z*
53	A-522	Grupo 3 de Ataque	*14-6-82*	*2359Z*
54	A-528	Grupo 3 de Ataque	*14-6-82*	*2359Z*
55	A-532	Grupo 3 de Ataque	*14-6-82*	*2359Z*

56 A-533 Grupo 3 de Ataque *14-6-82* *2359Z*
57 A-536 Grupo 3 de Ataque *14-6-82* *2359Z*
58 A-549 Grupo 3 de Ataque *14-6-82* *2359Z*
59 A-540 Grupo 4 de Ataque *desconocida* *desconocida*

C-130E HERCULES Pérdida 1

60 TC-63 Grupo 1 de Transporte Aéreo (Escuadrón I) *1-6-82* *1346Z*

LEARJET 35A Pérdida 1

61 T-24 Grupo 1 Aerofotográfico *7-6-82* *1203Z*

BELL 212 Pérdidas 2

62 H-83 Grupo 7 de COIN Escuadrón Helicópteros *14-6-82* *2359Z*
63 H-85 Grupo 7 de COIN Escuadrón Helicópteros *14-6-82* *2359Z*

A-4Q SKYHAWK Pérdidas 3

64 0660 3 Escuadrilla de Caza y Ataque *21-5-82* *c1812Z*
65 0667 3 Escuadrilla de Caza y Ataque *21-5-82* *1812Z*
66 0665 3 Escuadrilla de Caza y Ataque *21-5-82* *1830Z*

MB-339A (Machi) Pérdidas 5

67 0764 1 Esc. de Ataque *3-5-82* *c1900Z*
68 0765 1 Esc. de Ataque *28-5-82* *c2000Z*
69 0761 1 Esc. de Ataque *14-6-82* *2359Z*
70 0763 1 Esc. de Ataque *14-6-82* *2359Z*
71 0767 1 Esc. de Ataque *14-6-82* *2359Z*

T-34C MENTOR Pérdidas 4

72 0719 4 Esc de Ataque *15-5-82* *c0740Z*
73 0726 4 Esc de Ataque *15-5-82* *c0740Z*
74 0729 4 Esc de Ataque *15-5-82* *c0740Z*
75 0730 4 Esc de Ataque *15-5-82* *c0740Z*

ALQUETTE III Pérdida 1

76 0649 1 Escuadrilla de Helicópteros *2-5-82* *1858Z*

LYNX HAS.23 Pérdida 1

77 0735 1 Escuadrilla de Helicópteros *2-5-82* *desconocida*

SKYVAN Pérdida 2

78 PA-54 Prefectura Naval *3/4-5-82* *desconocida*
79 PA-50 Prefectura Naval *15-5-82* *c0740Z*

SA.330L PUMA Pérdida 1

80 PA-12 Prefectura Naval *14-6-82* *2359Z*

A-109A HIRUNDO Pérdidas 3

81 AE-337 CAB601 Ca de Ataque *23-5-82* *c1330Z*
82 AE-331 CAB601 Ca de Ataque *14-6-82* *2359Z*
83 AE-334 CAB601 Ca de Ataque *14-6-82* *2359Z*

UH-1H IROQUOIS Pérdidas 9

84 AE-406 CAB601 Ca de Asalto B *14-6-82* *2359Z*
85 AE-409 CAB601 Ca de Asalto B *14-6-82* *2359Z*
86 AE-410 CAB601 Ca de Asalto B *14-6-82* *2359Z*
87 AE-412 CAB601 Ca de Asalto B *14-6-82* *2359Z*
88 AE-413 CAB601 Ca de Asalto B *14-6-82* *2359Z*
89 AE-417 CAB601 Ca de Asalto B *14-6-82* *2359Z*
90 AE-418 CAB601 Ca de Asalto B *14-6-82* *2359Z*
91 AE-422 CAB601 Ca de Asalto B *14-6-82* *2359Z*
92 AE-424 CAB601 Ca de Asalto B *14-6-82* *2359Z*

SA.330L PUMA Pérdidas 6

93 AE-504 CAB601 Ca de Asalto A *3-4-82* *1505Z*
94 AE-505 CAB601 Ca de Asalto A *9-5-82* *1907Z*
95 AE-501 CAB601 Ca de Asalto A *21-5-82* *c1100Z*
96 AE-503 CAB601 Ca de Asalto A *23-5-82* *c1330Z*
97 AE-500 CAB601 Ca de Asalto A *23-5-82* *c1330Z*
98 AE-508 CAB601 Ca de Asalto A *30-5-82* *c1230Z*

CH-47C CHINOOK **Pérdidas 2**

99 AE-521 CAB601 Ca de Asalto A *21-5-82* *c1100Z*
100 AE-520 CAB601 Ca de Asalto A *14-6-82* *2359Z*



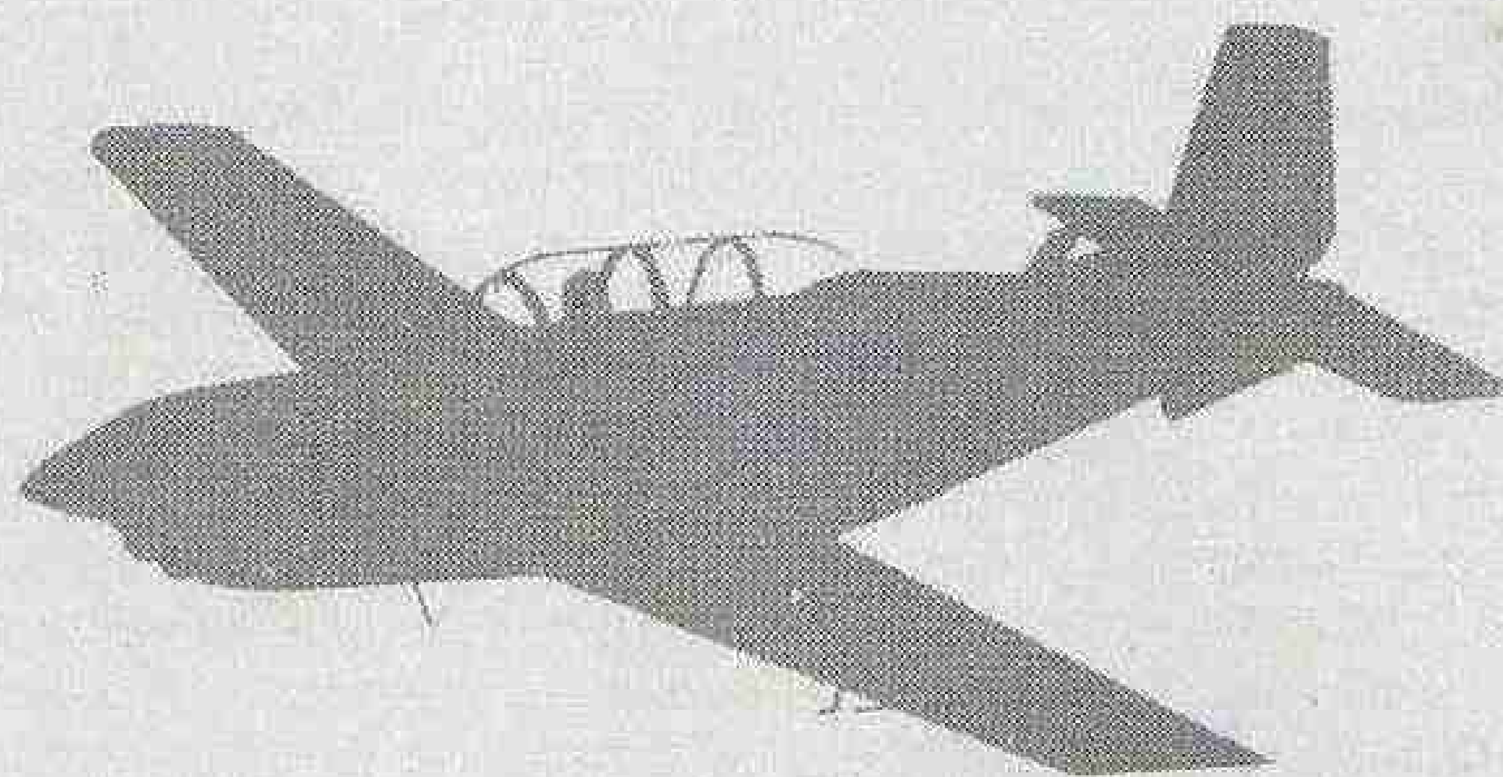
Uno de los más sóli
construido, el Mentor
las de aviación del mu
construyeron centena
vez una nueva versió
motorizada con una p
Una todavia mejorada
que liviano fue desarro
primera orden de la
aparatos, sobre un tota
este aparato, la Armad
unidades, afectadas a

T-34 C-1 MENTOR

dos aviones de entrenamiento que se hayan
lleva décadas volando en las mejores escue-
ndo, en sus versiones A y B, de las cuales se
res de aparatos. En 1973, voló por primera
n, el T-34 C, la cual posteriormente fue re-
planta de poder turbohélice Pratt & Whitney.
a versión, apta para control avanzado y ata-
llada por la Beechraft, el T-34 C-1, del cual la
Armada de los Estados Unidos fue de 170
al de 300 que sería su requerimiento final. De
da Argentina dispuso a partir de 1978 de 15
las tareas de instrucción básica y entrenamiento medio en la Base Aeronaval Punta Indio. Cuatro de estos aviones, desplegados en las Islas Malvinas durante la guerra se perdieron. En la campaña, desempeñaron variadas misiones, dentro de las obvias limitaciones de su performance, entre las cuales la única ventaja apreciable era la de poder operar desde pistas de aterrizaje casi inexistentes. Tres de ellas, según se relata en este fascículo, participaron en un encuentro con una PAC de Harrier del que escaparon indemnes en forma casi milagrosa. La habilidad de sus pilotos (a la derecha se observa un alumno de la BAN Punta Indio, vestido con el equipo completo) poco habría podido hacer contra el letal armamento del enemigo.
(Foto Marcel Yves Martin)



MENTOR



4 ESCUADRILLA DE ATAQUE



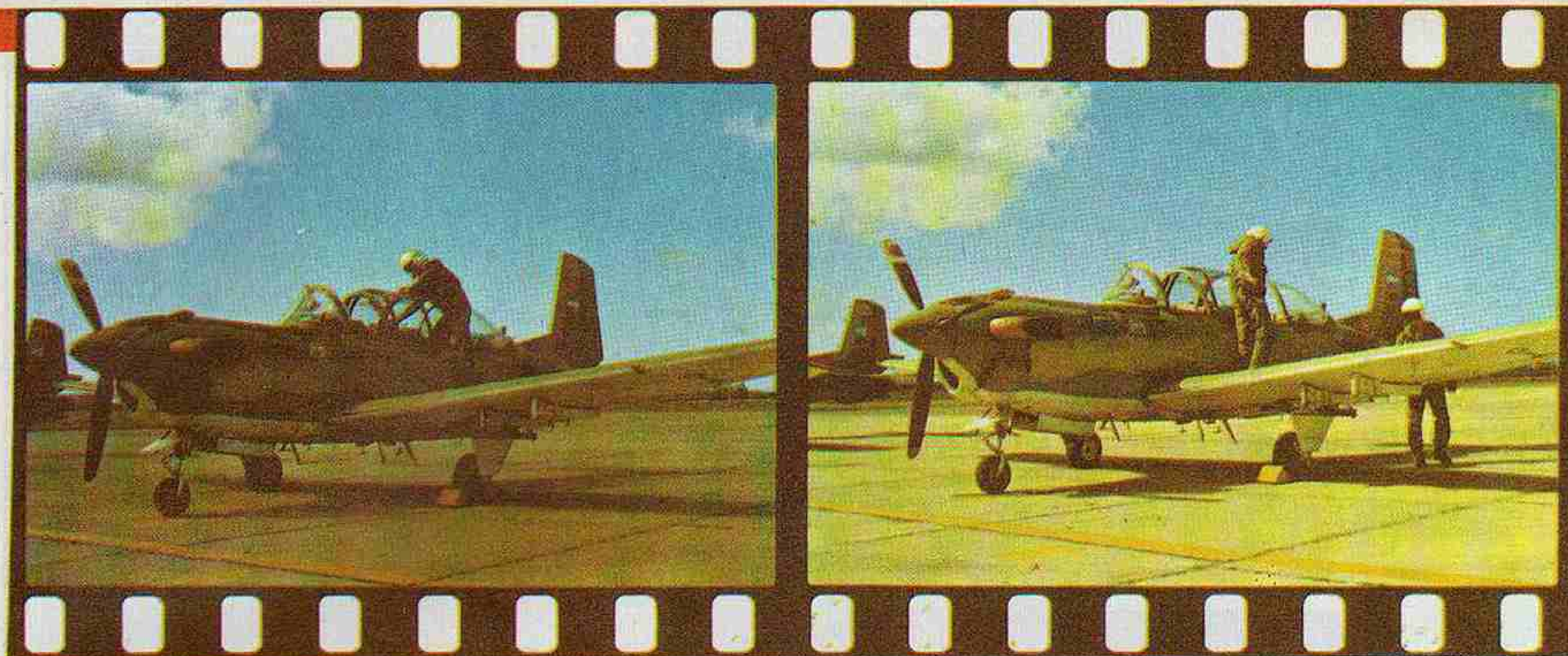
La Escuela de Aviación Naval de Punta Indio, Buenos Aires, había operado desde 1978 con los 15-T-34C-1 Mentor como aparatos de entrenamiento básico e intermedio. Como componente de la 1ª Escuadra Aeronaval, a la Escuela se le ha asignado un papel de unidad de combate dentro del organigrama operacional del Comando de Aviación Naval y en consecuencia sus aparatos usaron siempre los códigos de ''ataque''. Se cree que quince aviones estaban en uso en Punta Indio en marzo de 1982.

Se estima que la decisión de desplegar a los Mentor a Malvinas no se tomó hasta que no se hizo evidente que los británicos iban a emplear la fuerza para recuperarlas. La aptitud del Mentor para despegar de pistas de tierra con una carga mixta de pequeñas bombas, cohetes y ametralladoras calibre 7,62 mm. lo hacía una máquina adecuada para determinado tipo de misiones. En la eventualidad de desembarcos en pequeña escala, el Mentor tendría capacidad para hostigar al enemigo, aunque era evidentemente muy vulnerable ante ataques de otros aviones. De acuerdo con esto, a mediados de abril, se hicieron los preparativos para llevar a un grupo de aviones de la Escuela hacia el sur, a Río Grande.

Se decidió desplegar cuatro máquinas en Malvinas y se previó que podrían operar desde el aeródromo de Puerto Argentino o quizás de la nueva base de la Fuerza Aérea en Pradera del Ganso. A pesar de ciertas prevenciones sobre las condiciones de seguridad en el vuelo (la 4ª Escuadrilla estaba preocupada por lo inadecuado de los equipos de navegación de los Mentors y porque carecían de sistemas para disolver el hielo) los dos primeros aparatos fueron preparados para efectuar el cruce el 24 de abril. Partieron de Río Grande a las 1130Z a cargo del teniente de navío José Pereyra y del teniente de fragata Miguel Uberti, escoltados hasta Puerto Argentino por un Queen Air 80 del CANA. La travesía se efectuó con inconvenientes y rápidamente otro par de aparatos siguió al primero. De esta manera los cuatro aviones desplegados en Malvinas eran:

0719/401; 0726/408; 0729/411 y 0730/412.

El despliegue previsto desde el congestionado y vulnerable aeródromo de Puerto Argentino a Pradera



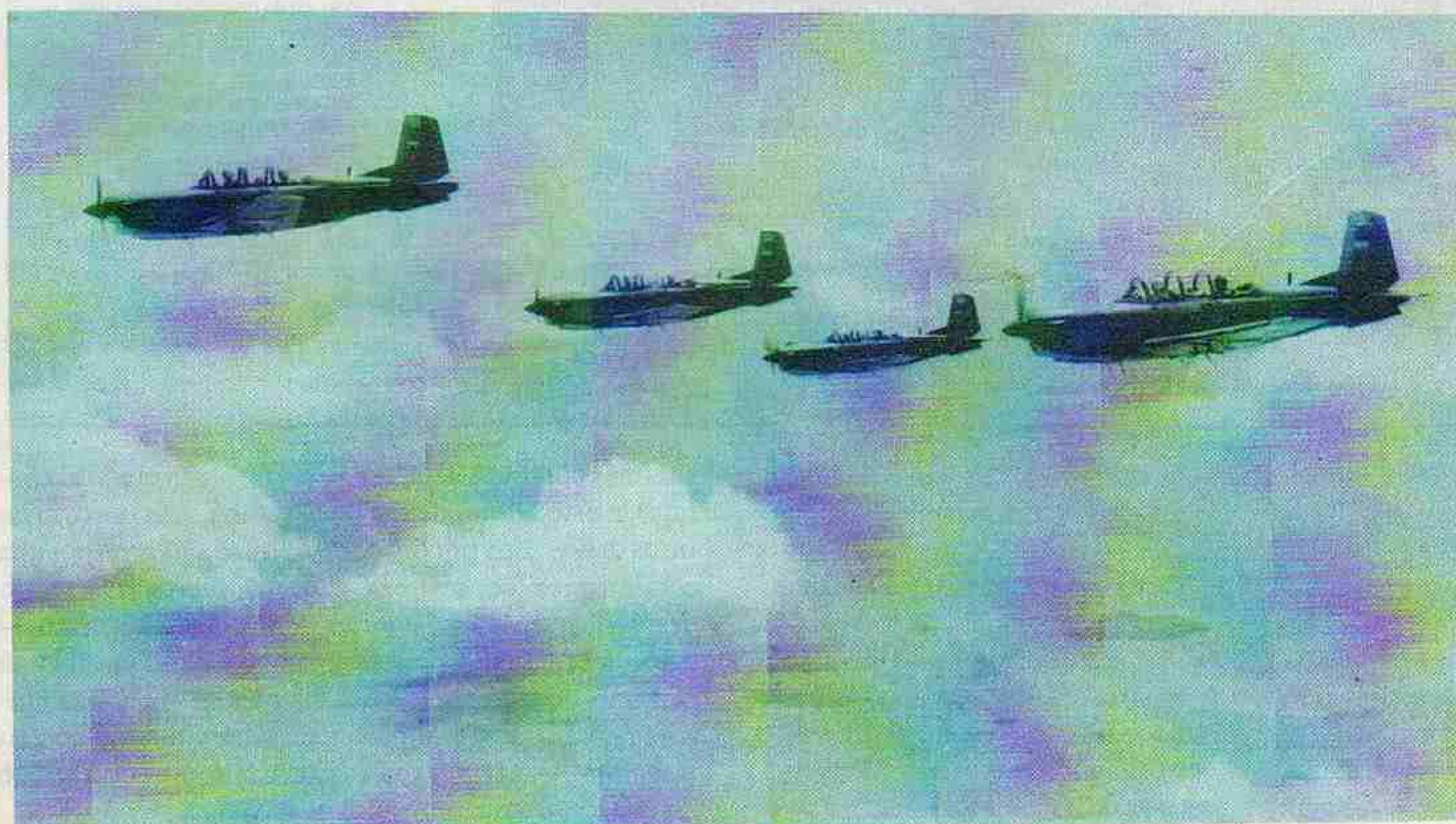
del Ganso fue postergado por el estado insatisfactorio de esta última pista. La Base Aérea ''Cóndor'' podía ser considerada adecuada para los Pucarás de la Fuerza Aérea, pero al CANA no le gustaba nada. Finalmente la 4ª Escuadrilla se trasladó el 29 de abril a una pista todavía más remota, en Isla Bordón, en la costa norte de la isla Soledad. Este pequeño aeródromo, considerado por el Grupo 3 como alternativa, en caso de que Pradera del Ganso resultase inoperable, tenía una pista de pastos duros de 700 metros de longitud, ondulada y sospechosamente inundable. El modesto aeródromo fue designado oficialmente ''Estación Aeronaval Calderón'', aunque para la mayoría de los argentinos fue simplemente ''Borbón''.

Las fuerzas argentinas que se hallaban en Malvinas no sabían cómo iba a producirse el ataque británico y en consecuencia para los últimos días de abril las guarniciones periféricas de Isla Bordón y Darwin en la isla Soledad fueron preparadas para un asalto en gran escala. Durante las incursiones que se lanzaban localmente tenían como objetivo la ''búsqueda y destrucción'' del enemigo, para contener el avance de tropas británicas que se creía habían sido desembarcadas desde helicópteros.

No fue sino hasta avanzada la tarde de ese día que pudo apreciarse que los ataques no habían sido el preludio de una invasión en gran escala, aunque constituyeron una distracción mientras se desembarcaban algunos destacamentos de exploración.

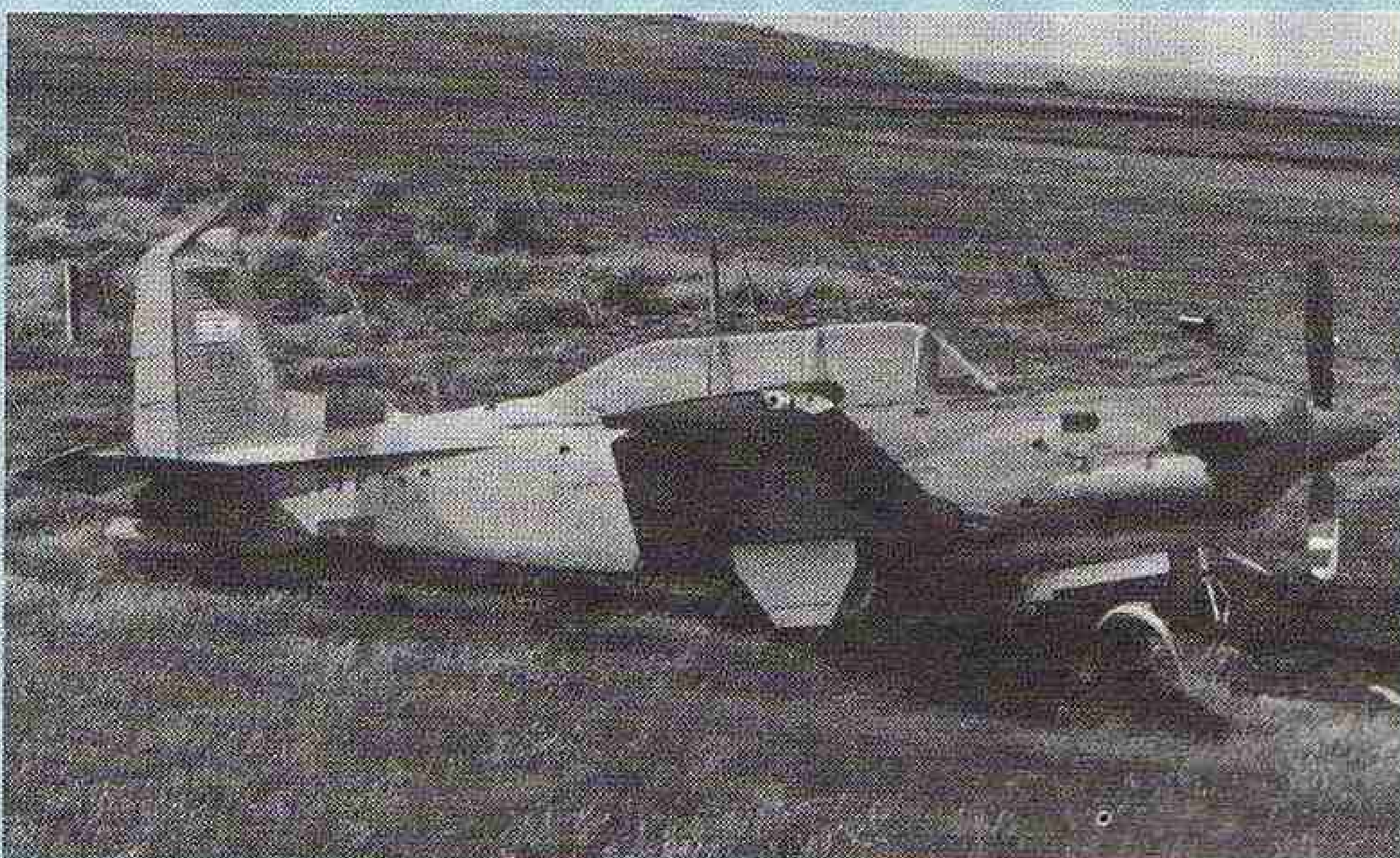
Poco después de las 1545Z tres Mentors de la 4ª Escuadrilla despegaron para una de esas misiones. Tenían que investigar un supuesto aterrizaje de helicópteros al norte del estrecho de Berkeley, en Soledad. El jefe de sección era el teniente de navío Pereyra y sus numerales el teniente de fragata Daniel Manzella y el teniente de fragata Uberti. Cada Mentor iba armado con tres lanzacohetes, con siete misiles cada uno y sus ametralladoras gemelas. Se alejaron de Isla Bordón a las 1600Z y luego de volar cierto tiempo hacia el Este, cuando se encontraban a unas 10 millas de Puerto Argentino, divisaron a un helicóptero británico Sea King que volaba a baja altura y a unos 300 metros de

Página 58: el puesto delantero en la cabina del Mentor, normalmente destinado al alumno, que en las misiones de guerra era ocupado por el único tripulante. Arriba: una secuencia del mantenimiento del avión. Izquier formación de T-34 C en una maniobra de entrenamiento habitual.

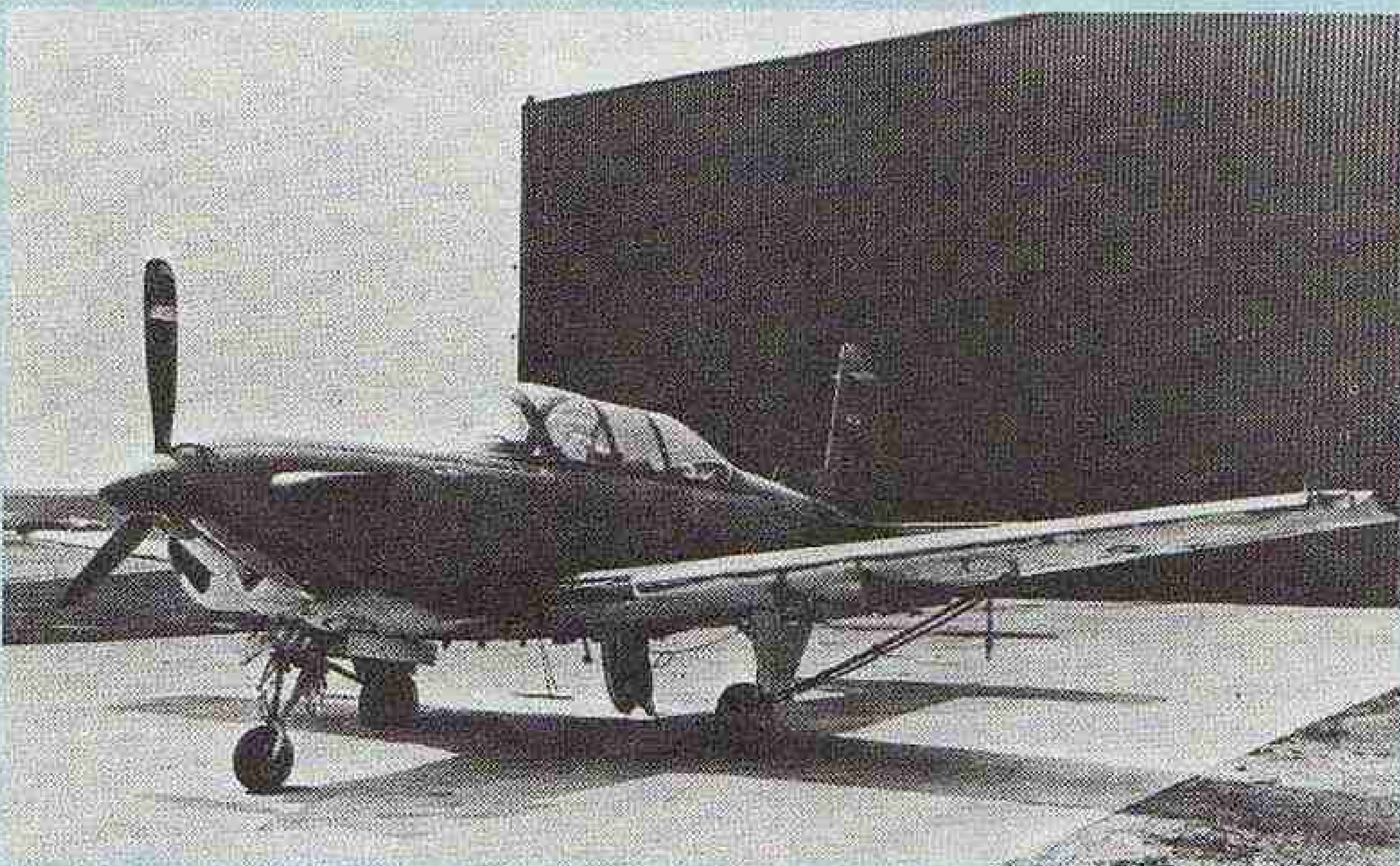




Aunque el Escuadrón "D" del Reg. 22 del SAS averió cada uno de los once aviones argentinos que se encontraban en Isla Borbón el 15-5-82, hubo algunos que resultaron demolidos de una manera mucho más convincente que otros. El Mentor 0719/401 de la 4ta. Escuadrilla de ataque fue completamente destruido por explosiones e incendios. Aquí se lo ve en la nieve invernal de julio de 1982 y sus restos fueron enterrados en el lugar en 1983.



El Mentor 0729/411 sufrió sólo ligeras averías causadas por disparos de fusil M15 en el raid del 15-5-82 y luego los pobladores lo eligieron para ser preservado. Sin embargo antes de su transporte al Reino Unido estuvo sometido a la acción de los elementos y como se ve en esta foto de febrero de 1983, el camuflaje comenzó a borrarse y aparecieron los colores originales que estaban debajo. (W.G.Calvert)



Aquí se ve al Mentor 0729/411 en su destino final: el Museo de la Aviación Naval de Yeovilton, en Gran Bretaña. Traído en buque desde las Malvinas, fue refaccionado y expuesto allí desde el año 1983. (Ministerio de Defensa Británico)

ellos. La máquina iba con rumbo oeste y pareció haberlos visto, porque comenzó a realizar maniobras para escapar. Sin embargo, cuando los Mentors se aprestaban a derribarlo se les vinieron encima los Sea Harriers del Escuadrón 801, del capitán de fragata Nigel Ward y del teniente Mike Watson. Estos habían sido dirigidos hacia los aviones de la 4ª Escuadrilla por la fragata "Brilliant", que se presume también debe haber estado controlando los desplazamientos del Sea King. En una acción breve pero dramática, Ward disparó sus cañones contra Manzella y Pereyra, alcanzando al aparato de este último detrás de la cabina, pero sin causar otros daños. Los pilotos del CANA se salvaron por una combinación de destreza y buena suerte. Luego de desprenderse de los soportes de los lanzacohetes buscaron refugio en las nubes y aunque Ward casi chocó con uno de ellos, su táctica tuvo éxito y los Sea Harriers abandonaron la búsqueda y continuaron con su patrulla. Los Mentor retornaron a Isla Borbón a ras de las olas y aterrizaron sanos y salvos.



Izquierda: en esta foto del aterrizaje de un Mentor, se observan los soportes subalares para el armamento. Este avión es capaz (centro) de cumplir evoluciones acrobáticas en formación. Abajo: la clásica inspección del piloto previa al vuelo. (M. Y. Martin)





Otras tres misiones de reconocimiento armado se efectuaron sin incidentes antes de que, en las primeras horas del 15 de mayo, la inundada pista de Isla Borbón fuese atacada por fuerzas especiales británicas. La incursión lanzada antes del alba, a las 0740Z inutilizó a los cuatro Mentors (y a siete aviones más) aunque los daños que se le infligieron fueron de diferente cuantía. Ninguno volvió a volar y sus carcazas permanecieron en la pista hasta 1983.

Así terminó abruptamente la guerra para la 4ª Escuadrilla, aunque su personal en Isla Borbón sufrió varios ataques de los Harriers y Sea Harriers antes de ser rescatado dos semanas más tarde. Los últimos fueron retirados en dramáticas circunstancias por un Sea King del CANA el 31 de mayo.

Es difícil pronunciarse sobre el acierto del despliegue, pero aunque poco se logró y se perdieron cuatro aparatos, el CANA no tenía otra opción para defender las islas que emplear todos los recursos disponibles, cualquiera fuese su eficacia. Si no hubiese sido por la "Brilliant" y los Sea Harriers del Escuadrón 801, Mentors de la 4ª Escuadrilla hubiesen destruido al Sea King.

En 1984 la 4ª Escuadrilla operaba en Punta Indio con Mentors camuflados como lo había hecho antes de la guerra. Aunque se habían iniciado negociaciones con los fabricantes para reemplazar a las cuatro máquinas perdidas, esto no se había concretado todavía hasta ese año.



Los pilotos de la 4ª Escuadrilla que fueron desplegados a Puerto Argentino e Isla Borbón eran: teniente de navío Batlori; teniente de navío J. Pereyra; teniente de fragata D. Manzella; teniente de fragata M. Uberti.

CARACTERISTICAS INDIVIDUALES

Los T-34C-1 Mentors de la Escuela de Aviación Naval (4ª Escuadrilla de Ataque) fueron entregados al CANA en 1978 pintados con los colores de los entrenadores básicos. Este esquema fue en principio blanco brillante con franjas color rojo vivo en la parte posterior del fuselaje. Los colores nacionales iban en los timones y el fuselaje llevaba inscripto el número de serie, el de código de llamada y la palabra "ARMADA" en el estilo usual del CANA. No se sabe a ciencia cierta cuándo fueron camuflados los aparatos –puede haber sido en 1981– pero para abril de 1982 debe habérseles aplicado una nueva mano. Las superficies inferiores no cambiaron y permanecieron blancas con el ancla negra del CANA debajo de cada una de las alas. El camuflaje marrón y verde fue aplicado en la parte superior y las bandas rojas en la parte posterior del fuselaje (ésta permaneció en los aparatos desplegados en Malvinas). La designación "ARMADA" también fue aplicada nuevamente en la parte posterior del fuselaje. El número de serie de la marina no se pintó de nuevo externamente y una pequeña bandera argentina se aplicó en la cola. El código de llamada se inscribió abreviado (p.e. "1-A-401" se convirtió en "401"). No se pusieron escarapelas en las partes superiores.

Cuatro aviones fueron desplegados en Puerto Argentino primero y en Isla Borbón después. Sus trayectorias operacionales son las siguientes:

0719:
Con la 4ª Escuadrilla en marzo del '82, aunque ya había sido designado como "401". Pilotado por el teniente de navío Pereyra voló de Río Grande al aeródromo de Puerto Argentino el 24/4/82 y de ahí a Isla Borbón el 29/4/82. Durante la incursión del Escuadrón "D" del Regimiento 22 del SAS fue completamente destruido con cargas explosivas. Los restos fueron enterrados en el lugar en la primavera de 1983.

0726:
Con la 4ª Escuadrilla en marzo de 1982, ya camuflado y con la designación "408". Voló desde Río Grande al aeródromo de Puerto Argentino el 24/4/82 y de ahí a Isla Borbón el 29/4/82. Durante la incursión del Escuadrón "D" del Regimiento 22 del SAS en Isla Borbón el 15/5/82 fue seriamente averiado por cargas explosivas que detonaron bajo la cola y el motor. Cuando se lo inspeccionó después del 14/6/82 todavía se mantenía sobre su tren de aterrizaje. El 21/7/83, cuando era transportado colgado de un Chinook del Escuadrón 18, hacia Bahía Elefante, en la Isla Borbón, comenzó a "volar" y debió ser soltado. Cayó en Bahía Elefante y no fue recuperado.

0729:
Con la 4ª Escuadrilla en marzo de 1982 y se cree que ya camuflado fue denominado "411". Voló de Río Grande a Puerto Argentino el 24/4/82 y a Isla Borbón el 29/4/82. Durante el ataque del SAS el 15/5/82 fue inutilizado por disparos de fusil M15, aunque sufrió pocos daños visibles.
Protegido del vandalismo de postguerra por los habitantes de Isla Borbón, fue conservado como un recuerdo permanente del conflicto. Transportado por helicóptero a Puerto Argentino y conducido al Reino Unido el 10/6/83 a bordo del "Sir Galahad". Llegó a Marchwood el 4/7/83 donde fue desarmado y conducido por carretera el 7/7/83 para ser entregado al Museo Aeronaval de Yeovilton. Después de ser reacondicionado fue puesto en exhibición estática el 11/7/83 (todavía lo estaba en mayo de 1985). Una placa fue colocada cerca del aparato agradeciendo la contribución de los isleños para su preservación.

0730:
Con la 4ª Escuadrilla en marzo del '82 y se cree que ya estaba camuflado y con la designación "412". Voló de Río Grande a Puerto Argentino el 24/4/82 y de ahí a Isla Borbón el 29/4/82. Durante el ataque del SAS el 15/5/82 fue inutilizado por una explosión en el motor. Al ser inspeccionado después del 14/6/82 se lo encontró en bastante buenas condiciones y todavía sostenido por su tren de aterrizaje. Fue transportado por un Chinook del Escuadrón 18 a Bahía Elefante el 21/7/83. Luego se lo llevó a un depósito en isla Soledad, entre los montes Conejo y Usborne, donde permanece inventariado.

AERMACCHI MB-339

1a. ESCUADRILLA AERONAVAL DE CAZA Y ATAQUE (continuación)

(viene de la Pág. 13)

La III Brigada de Pucarás y las tripulaciones de los MB-399A recibieron instrucciones en ese sentido, pero las terribles condiciones meteorológicas sobre Puerto Argentino y Darwin restringieron severamente las operaciones. Después de algunas exitosas salidas de "Pucarás" el capitán de corbeta Molteni y el teniente de fragata Daniel Miguel despegaron hacia Pradera del Ganso en horas de la tarde. Sin embargo, antes de llegar al objetivo el comando de la FAA en Pradera del Ganso les ordenó abandonar el ataque, debido al bajo techo y a la limitada visibilidad. En consecuencia ambos aparatos retornaron al aeródromo de Puerto Argentino y fueron preparados para cumplir su misión en cuanto mejorase el tiempo. A las 1830Z los aviones estaban listos, pero fuertes vientos cruzados impidieron el despegue de ambos MB-339A y un par de Pucarás hasta las 2000Z. Luego de seguir un rumbo a baja altura a través de la isla Soledad, ambos MB-339A pudieron efectuar ataques con cañones y cohetes contra las posiciones británicas en las cercanías de la escuela de Darwin. Los dos aviones recibieron denso fuego antiaéreo de toda variedad de armas y fue un misil Blowpipe, disparado por el infante de Marina Stange del 3er. Comando de la Brigada de Defensa Antiaérea que destruyó al 0765/4-A-114. Cuando Miguel disparaba sus cohetes contra las posiciones británicas su avión fue alcanzado, picó contra el suelo desde baja altura y estalló.

El piloto no se eyectó y resultó muerto. Molteni, que al principio no se dio cuenta de la pérdida de su numeral, retornó a Puerto Argentino a máxima potencia y llegó indemne tras un vuelo en zig-zag a baja altura para evitar a los Sea Harriers.

En la errónea creencia que los Super Etendards habían sido desplegados en Puerto Argentino el Escuadrón 801 de Sea Harriers atacó el 29 de mayo el área de la 1ª Escuadrilla con bombas de mil libras. Al día siguiente se produjo otra incursión –esta vez a cargo del 1 (F) Escuadrón de Harriers– y aunque aparentemente el pequeño destacamento no sufrió mayormente, el CANA adoptó la decisión de terminar con las operaciones de la 1ª Escuadrilla. El que parece haber sido el único avión operable, el 0766/4-A-115 voló hacia Río Grande el 30 de mayo y los otros tres fueron abandonados a su suerte. Habían circulado informaciones no confirmadas de que el 0763/4-A-112 sufrió daños menores del 29 de mayo, pero una inspección realizada por los británicos inmediatamente después del 14 de junio puso de manifiesto que, con excepción de algunas averías menores debidas a la metralla en el 0767/4-A-116, los restantes MB-339 se encontraban en excelentes condiciones. Seguramente su destino quedó sellado por problemas técnicos y de mantenimiento, más que por daños debidos a la acción bélica. Después de su captura la RAF adoptó la inmediata (e innecesaria) decisión de disparar sus asientos eyectables y en pocos días los "cazadores de recuerdos" iniciaron su inexorable proceso de destrucción. En poca semanas los MB-339A quedaron reducidos a chatarra y fueron tratados en consecuencia.

Los restantes aparatos continuaron efectuando misiones operacionales desde Río Grande luego de la guerra, pero la Escuadrilla, muy reducida, había sufrido mucho en Malvinas.

Con la única excepción de la dramática misión cum-



El MB-339A 0767/4-A-116 de la 1a. Escuadrilla de Ataque fue uno de los tres aviones de su tipo que capturaron las fuerzas británicas en Puerto Argentino el 14-6-82. La aeronave estaba en buenas condiciones generales, salvo menores averías que le impedían volar. (Paul R. G. Haley, "Soldier")

plida por Crippa la unidad había hecho muy poco que fuera significativo desde el punto de vista militar o de trascendencia en la opinión pública y pese a los denodados esfuerzos de los pilotos y equipos de mantenimiento el despliegue fue casi un desastre. No se conoce que se hayan publicado estadísticas operacionales. Después de la pérdida, el 28 de octubre de 1982, de otro MB-326GB, la unidad fue reforzada en julio de 1983 con la incoporación de 11 EMB-326GB Xavantes transferidos al CANA de excedentes brasileños.

La 1ª Escuadrilla de ataque desplegó a Malvinas a los siguientes pilotos:
Capitán de corbeta C. E. Molteni (comandante); teniente de navío G. O. Crippa; teniente de navío H. Talarico; teniente de fragata C. A. Benítez (muerto en acción); teniente de fragata D. E. Miguel (muerto en acción); teniente de corbeta R. L. Lambert.

Detalles de los aviones

Hasta marzo de 1982 los MB-339A de la 1ª Escuadrilla estaban pintados con el esquema de instrucción rojo vivo y blanco. La designación "ARMADA" iba en la parte posterior del fuselaje y la matrícula individual y las letras del código de llamada en la cola, debajo de la bandera nacional. No tenían círculos en torno del fuselaje. El camuflaje que se les aplicó cuando llegaron a Malvinas era similar al de los T-34C Mentor del CANA y los Skyans de la PNA: verde oscuro y pardo en la parte superior y gris claro en la inferior. la designación "ARMADA" permaneció en la parte de atrás del fuselaje, asi cómo el número código en el timón de deriva. Sin embargo los números de serie del CANA estaban pintados en la parte posterior del fuselaje. La bandera nacional fue aplicada en el mismo lugar y tenía las mismas dimensiones y como anteriormente, no se pintaron círculos ni en el fuselaje ni en la parte superior de las alas. Por lo que se sabe este esquema fue aplicado en todos los MB-339A salvo pequeñas variantes que se hicieron sobre el terreno.

Como se indicó anteriormente sólo seis aparatos se desplegaron en Puerto Argentino con la 1ª Escuadrilla, mientras el resto permanecía en Río Grande y Punta Indio. Las historias que siguen son solamente la de esos seis aviones. los otros permanecían en servicio en Punta de Indio en 1984.

0765

Estaba en la 1ª Escuadrilla en marzo de 1982 con el número "4-A-114". Se cree que fue desplegado al aeródromo de Puerto Argentino desde Río Grande el 24/4/82. Derribado en Pradera del Ganso el 28/5/82 por un misil "Blowpipe" disparado por el infante de marina Strange del 3ᵉʳ Comando de Defensa Antiaérea, se estrelló cerca del perímetro del aeródromo, muriendo el piloto, teniente de fragata Miguel. Muchos restos fueron enterrados cerca de donde cayó a fines de 1982, pero algunas piezas pequeñas fueron llevadas a un depósito de chatarra cercano.

0766

Estaba en la 1ª Escuadrilla en marzo de 1982 con el número "A-A-115". Fue desplegado al aeródromo de Malvinas el 14/5/82. Luego de la exitosa misión de reconocimiento y del ataque a la "Argonau" por el teniente Crippa el 21/5/82, fue replegado a Río Grande el 30/5/82 donde estuvo hasta terminar la guerra.

0767

En marzo de 1982 estaba con la 1ª Escuadrilla con el número "4-A-116". Se cree que fue desplegado al aeródromo de Puerto Argentino desde Río Grande el 24/4/82. En fecha desconocida (probablemente después del 1/5/82) se le pintó una tosca bandera amarilla en la parte posterior del fuselaje, con propósitos de identificación. Fue capturado el 14/6/82 con algunos daños en el fuselaje causados por la metralla.

Fue desmantelado y destruido progresivamente y su fuselaje se partió en dos secciones. El 17/5/83 la parte posterior y las alas fueron embarcadas en el "Santa Helena" en Puerto Argentino y llegaron a Famouth el 11/6/83. Los componentes se descargaron entre el 13 y el 14 de junio y fueron conducidos por carretera a Yeovington el 14, adonde llegaron al día siguiente. El avión fue armado por el Museo de la Aviación Naval, combinando la parte delantera del fuselaje del 0761/4-A-110 para su exhibición en el lugar, donde todavía se encontraba en 1985. La parte de la cabina del 0767 se podía ver en las instalaciones de la RAF en Puerto Argentino en febrero de 1985.

0761:

Estaba en la 1ª Escuadrilla en marzo de 1982 con el número "4-A-110". Fue desplegado al aeródromo de Puerto Argentino, probablemente desde el Río Grande, el 14/5/82 y capturado intacto el 14/6/82.

Progresivamente destruido y desmantelado su fuselaje terminó dividido en dos partes. El 17/5/83 la parte delantera fue embarcada en el "Santa Helena" en Puerto Argentino y el 19 el barco zarpó hacia el Reino Unido, llegando el 11/6/83. Fue descargada entre el 13 y el 14 de junio de 1983 y transportado por carretera a Yeovilton, adonde llegó al día siguiente. Rearmado utilizando piezas del 0767/4-A-116 fue puesto en exhibición estática en el Museo de la Aviación Naval (donde permanecía hasta mayo de 1985). La sección posterior del fuselaje y las alas del 0761 fueron llevadas a un depósito en Malvinas después de setiembre de 1983.

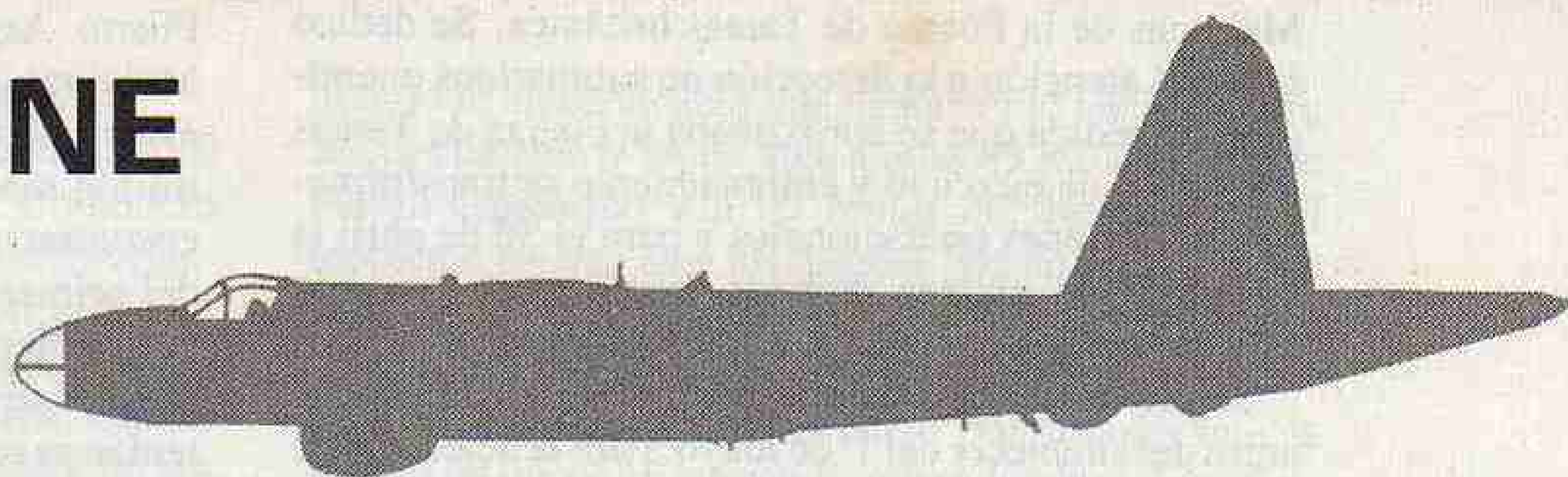
0763

Estaba en la 1ª Escuadrilla en marzo de 1982 con el número "4-A-112". Fue desplegado al aeródromo de Puerto Argentino, probablemente desde Río Grande, el 14/5/82 y capturado intacto el 14/6/82. Progresivamente destruido y desmantelado su fuselaje terminó dividido en dos partes. La parte de la cabina podía verse todavía en las instalaciones de la RAF en Puerto Argentino en febrero de 1985, aunque para entonces otras piezas habían sido llevadas a un depósito en las islas.

0764

Estaba en la 1ª Escuadrilla en marzo de 1982 con el número "4-A-113". Se cree que fue desplegado desde Río Grande a Puerto Argentino el 24/4/82. Se estrelló debido a la mala visibilidad en su aproximación final al aeródromo muriendo el piloto, teniente de fragata Benítez. Los restos eran todavía visibles en las rocas entre Christina Bay y Fish Rock a comienzos de 1985.

NEPTUNE



ESCUADRILLA DE EXPLORACION

Entre octubre de 1958 y mayo de 1959 el CANA recibió ocho aparatos P2V-5 Neptune de reconocimiento marítimo, reacondicionados por los holandeses. Antes los Neptunes habían sido utilizados por el Comando Costero de la RAF en el Reino Unido y se necesitó autorización de los Estados Unidos para su transferencia. A los ocho P2V-5 se sumaron cuatro modelos SP-2E, el primero de los cuales fue recibido de los Estados Unidos en 1966. Permanecieron en servicio varios años hasta ser superados por el posterior SP-2H. El CANA recibió cuatro SP-2H en 1977 y 1978 provenientes de los Estados Unidos y en marzo de 1982 eran los únicos Neptunes que podían ser utilizados operacionalmente. Los aparatos pertenecían a la Escuadrilla de Exploración, un componente de la 2da. Escuadra Aeronaval, en la Base Comandante Espora, Bahía Blanca. Sus indicativos de llamada del CANA eran del 0706/2-P-110 al 0708/2-P-112 y 0718/2-P-114.

En realidad a comienzos de 1982 sólo había dos aparatos operacionales y después de una considerable tarea de ingeniería esos Neptunes 0707/2-P-111 y 0708/2-P-112 estuvieron en condiciones de volar y fueron desplegados de Espora a Río Grande, en abril de 1982, al comando del capitán de corbeta Julio Pérez Roca. Hasta fines de mes fueron intensamente utilizados en misiones de reconocimiento apoyo de la flota y otras tareas especiales, en vista de la llegada a aguas de

La protuberancia de cola del ya histórico Neptune 2-P-112. Allí se aloja el MAD (Magnetic Anomaly Detector), "detector de anomalías magnéticas", instrumental de aplicación directa en la lucha antisubmarina para la que estaban equipadas las aeronaves de su tipo. (Marcel Yves Martin)

Malvinas de la Fuerza de Tareas británica. Se dedicó especial atención a la detección de submarinos enemigos. A medida que se aproximaba la Fuerza de Tareas los vuelos de ejercicio y entrenamiento se transformaron en misiones operacionales y para el 30 de abril la búsqueda de buques ingleses exigió cada vez más esfuerzos a los aparatos y a sus tripulaciones.

Se previó una misión que debía salir de Río Grande antes del amanecer del 1º de mayo, para la detección de buques ingleses en las proximidades de Malvinas, pero el Neptune tuvo problemas y no estuvo listo para el despegue a las 0850Z. Se había planeado una escolta de dos Daggers de la VI Brigada de la Fuerza Aérea, para un vuelo que llevaría a los aparatos al Este de Puerto Argentino, en un viaje redondo en torno a Malvinas. Sin embargo, después de una prolongada espera, los Daggers despegaron sin el Neptune en una misión modificada (y tuvieron la dudosa distinción de encontrarse sobre Gran Malvina justo en el momento del primer ataque de Sea Harriers de la guerra).

Abajo: en el costado de babor de la nariz del 2-P-112 luce la silueta del "Sheffield", buque en cuya destrucción este avión jugó un rol esencial. (Marcel Yves Martin)



Los Neptunes eran decididamente vulnerables a los ataques de los Sea Harriers y aunque los dos aparatos tenían excelentes equipos de navegación VLF-Omega, lo inadecuado de su radar de búsqueda los obligaba a acercarse a unas cien millas de los buques enemigos para detectarlos. Los Daggers de la VI Brigada podían ofrecer cierta protección durante este tipo de misiones, pero si los Neptunes hubiesen sido sorprendidos sobre mar abierto por los interceptores de los portaaviones, sus probabilidades de sobrevivir hubiesen sido muy escasas.

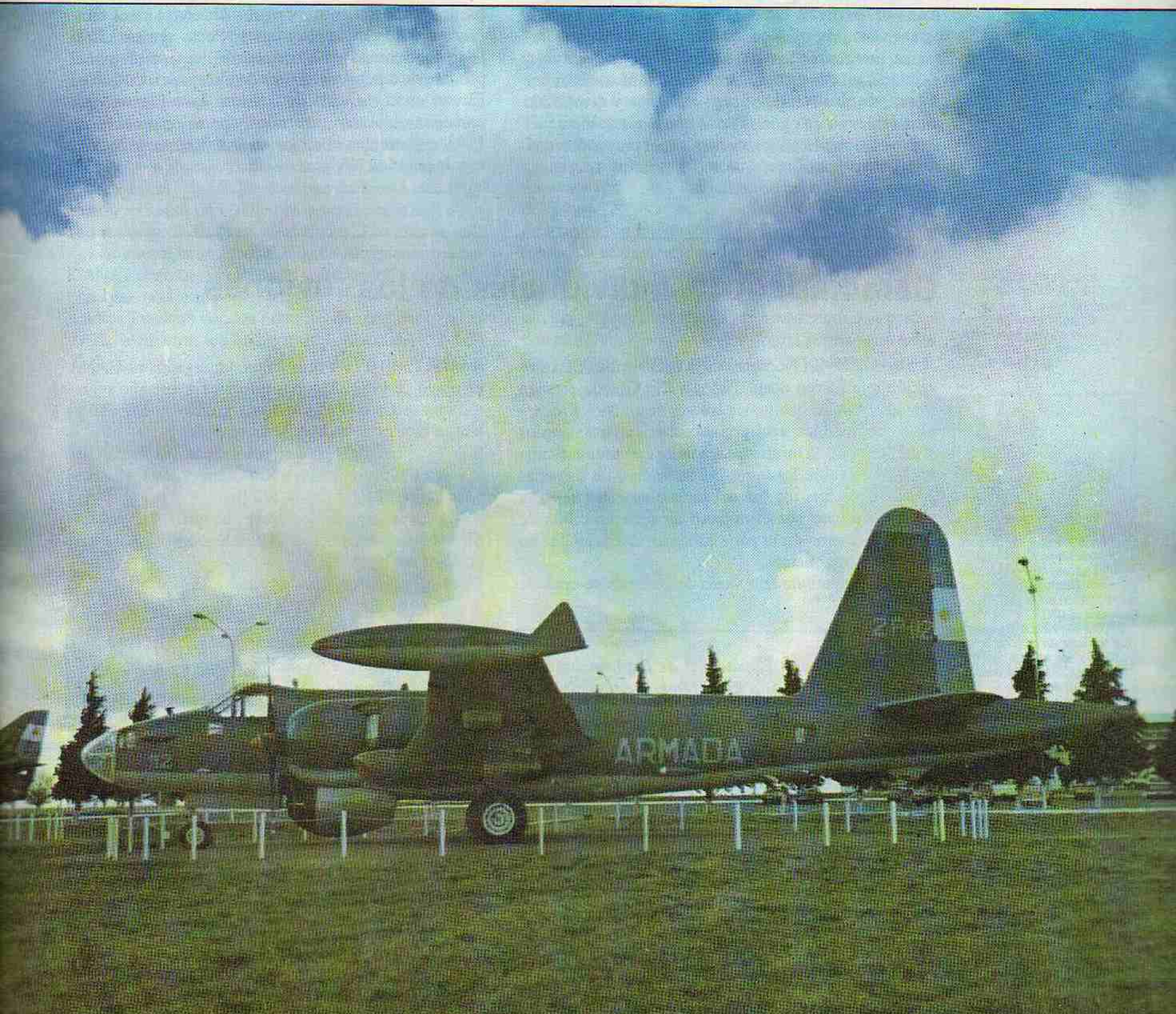
Después de participar en una suspendida misión de Super Etendard el 2 de mayo y una búsqueda de submarinos que no tuvo éxito al día siguiente, el 0708/2-P-112 partió de Río Grande a las 0807Z del 4 de mayo, con la tarea de verificar si había un paso seguro para tres C-130 desde el continente hasta Puerto Argentino. El capitán de corbeta Ernesto Proni Leston y su tripulación debían lanzar una alerta temprana sobre la presencia de buques de guerra británicos y, si detectaban alguno, los C-130 debían ser advertidos. El plan de vuelo establecía que el Neptune debía volar con rumbo Este desde Río Grande, pasando al sur de Malvinas, antes de virar hacia el norte y luego al oeste, para regresar a su base. Puerto Argentino debía ser dejado al oeste por el Neptune, haciendo del vuelo una azarosa circunnavegación de las islas. El alcance de la

misión hacía imposible una escolta de Daggers.

El primer contacto que estableció el Neptune a las 0850 de la mañana fue con el patrullero "Comodoro Somellera" que todavía estaba buscando sobrevivientes del "General Belgrano". La operación continuó como se había planeado hasta que, alrededor de las 1000Z la misión de los C-130 fue abandonada, debido a que Puerto Argentino se hallaba bajo ataque de los Sea Harriers, pero Proni Leston, que se hallaba entonces al sudoeste de Malvinas, recibió instrucciones de permanecer a la espera de nuevas órdenes. A las 1050Z la tripulación del Neptune estuvo en condiciones de confirmar a Río Grande de que un barco, detectado por radar a las 1010Z, era ciertamente un buque de guerra británico y Proni Leston permaneció en el área durante tres horas controlando su posición. Después de un tiempo se hizo evidente que había por lo menos cuatro buques de guerra en un área a unas 85 millas al sur de Puerto Argentino y a 90 millas del Neptune en el momento en que éste los detectó. De acuerdo con los equipos del Neptune estaba claro que los británicos conocían su presencia, pero continuó volando en círculos y en zig-zag (en un esfuerzo por simular que se trataba de un avión buscando sobrevivientes del "Belgrano") pero cada vez que se elevaba para utilizar su radar de búsqueda, se encontraba conque los británicos estaban utilizando contra él sus contramedidas electrónicas. Lo más que Proni se acercó a los buques de guerra fue a unas 60 millas al oeste de ellos.

Mientras la tripulación del viejo Neptune luchaba para mantener en funcionamiento su radar y permanecer en contacto con la flota británica, el CANA se

El 2-P-112 en Comandante Espora, tal como se lo puede ver hoy en una especie de museo aeronaval al aire libre. Este aparato, reconstruido por obra del trabajo voluntario de un grupo de hombres de la Armada, es el único ejemplar de su tipo que se conserva.
(Marcel Yves Martin)



preparaba para enviar dos Super Etendards de la 2da. Escuadrilla armados con Exocets desde la base de Río Grande, para atacar a los blancos detectados por Proni. Este y su tripulación adivinaban de qué se trataba y tenían plena conciencia de la importancia de su tarea. Finalmente, a las 1335Z, el Neptune trepó a 3.500 pies y plenamente captado por los radares y equipos electrónicos de los buques británicos transmitió la posición de las cuatro naves a los Super Etendards, que para entonces se encontraban ya en camino hacia el blanco. El Neptune aterrizó a las 1504Z en Río Grande con su tripulación de doce hombres, para aguardar noticias de los Super Etendards y de los destructores tipo 42 que había encontrado. Poco después se enteraron de que era el "Sheffield".

La misión del 4 de mayo fue el canto del cisne del Neptune utilizado por el CANA. Aunque todavía podían ser enviados a cumplir misiones, los aviones estaban en precarias condiciones y eran aterradoramente inseguros. Sus estructuras y motores estaban gastados, así como los radares y la aviónica, pero, por sobre todo, los Neptunes eran obsoletos y demasiado vulnerables en una guerra en la que la electrónica y el armamento moderno jugaban un papel preponderante. Aunque no había con qué reemplazarlos adecuadamente, ambos aparatos fueron retirados de uso operacional el 15 de mayo de 1982 y enviados a Espora a un depósito.

Posteriormente algunas misiones propias de los Neptunes fueron desempeñadas por los C-130 de la Fuerza Aérea Argentina, mientras que mucho del patrullaje costero fue pasado a los Trackers de la Escuadrilla Antisubmarina y a otros tipos de aviones, por lo menos durante la duración de la guerra. Dos EMB-111A fueron suministrados al CANA por el Brasil en mayo de 1982, pero no constituyeron un sustituto adecuado para las misiones de largo alcance que podían realizar los Neptune. Primero operaron en la 2da. Escuadra, pero luego fueron transferidos a la 6ta., con asiento en Trelew

La experiencia de la guerra con Gran Bretaña puso de manifiesto las deficiencias de la Argentina en materia de reconocimiento sobre el mar, alerta aérea temprana e inteligencia electrónica. Pocas semanas después de terminadas las acciones bélicas, se obtuvo el primero de una pequeña flota de transportes Lockheed Electra en el mercado de ocasión. Esos Electra, que comenzaron a ser utilizados operacionalmente en 1983, representan el mejor sustituto que se pudo conseguir para los Neptune.

Características individuales de los aviones

Los dos SP-2H Neptunes de la Escuadrilla de Exploración que fueron desplegados a Río Grande estaban pintados con los habituales colores destinados a hacerlos menos visibles: azul-gris oscuro en la parte superior y gris claro en la inferior. La bandera argentina estaba en la cola, sobre las letras del indicativo de llamada. Los últimos tres dígitos del indicativo estaban en la nariz y excepto por el número de serie en cifras de pequeño tamaño en la parte posterior del fuselaje, no llevaban otras marcas.

Se sabe relativamente poco de las inscripciones de los dos EMB-111A brasileños, entregados al CANA en mayo de 1982. Algunos informes de ese año sugieren que se les había atribuido y probablemente llevaban inscriptos el código de llamada "2-P-201" y "2-P-202", pero otros posteriores indican que fueron llevados a Trelew (o quizás a Rio Grande) con los indicativos "6-P-201" y "6-P-202".

Más abajo figuran los breves historiales de los dos SP-2H Neptunes que fueron desplegados a Río Grande en abril de 1982.

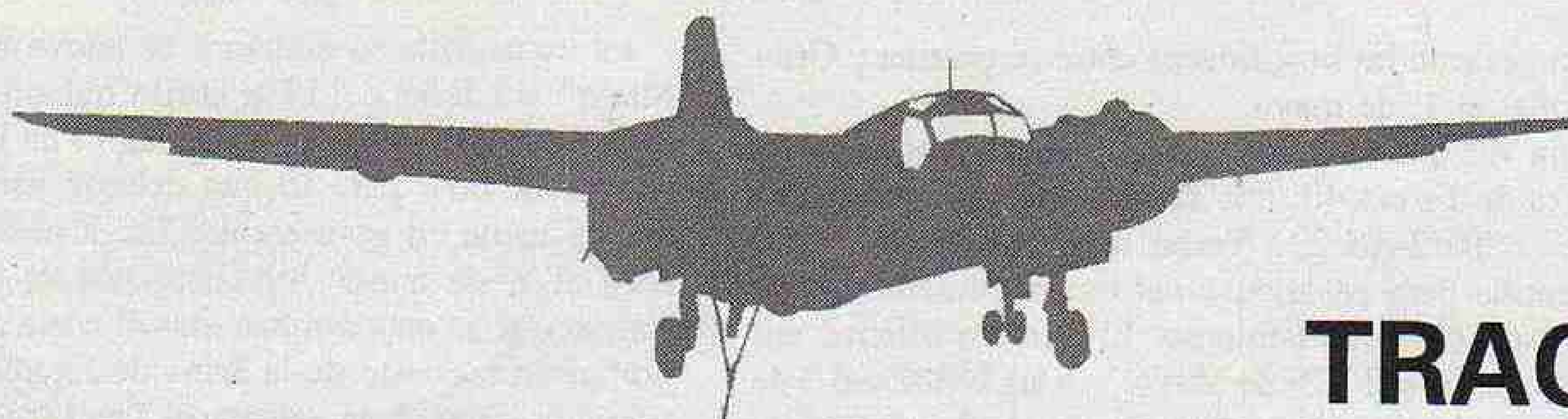
Los pilotos de la Escuadrilla de Exploración que fueron desplegados a Río Grande eran: capitán de corbeta J. Pérez Roca ,comandante; capitán de corbeta E. Proni Leston.

En el hangar de la Base Aeronaval Comandante Espora, se ven los dos Neptune SP-2H que participaron en la Guerra de Malvinas: el 0707/2-P-111 y el 0708/2-P-112. La fotografía fue tomada en setiembre de 1982, pero ambos aviones habían sido retirados del servicio activo hacia casi cuatro meses. (K. Ebata)



0707
En marzo de 1982 con la Escuadrilla de Exploración con el número "2-P-111". Desplegado de Espora a Río Grande en abril y radiado el 15/5/82. Regresó a Espora en junio de 1982 y se le vio en depósito allí el 13/7/83.

0708
En marzo de 1982 con la Escuadrilla de Exploración con el número "2-P-112". Desplegado de Espora a Río Grande en abril de 1982, intervino en la detección con radar del "Sheffield" que fuera hundido por los super Etendards de la 2da. Escuadrilla de Caza y Ataque. Radiado el 15/5/82 retornó en junio a Espora donde estaba en un depósito el 13/7/83.



TRACKER

ESCUADRILLA ANTISUBMARINA

El CANA recibió sus primeros S-2A Trackers en 1962, cuando seis aparatos reacondicionados fueron suministrados por los Estados Unidos para misiones antisubmarinas en el portaaviones ''Independencia'' y luego en su sucesor, el ''25 de Mayo''. En 1967 se adquirió un séptimo aparato. A esos siete aviones les fueron asignados los números de serie del 0510 al 0515 y 0542 y recibieron como indicativos de llamada del ''2-AS-1'' al ''2-AS-7''. Los que duraron hasta 1977 fueron retirados de servicio para ser reemplazados por seis modelos S-2E reacondicionados. Las nuevas máquinas reequiparon a la Escuadrilla Antisubmarina del CANA, componente de la 2da. Escuadra Aeronaval, con base en Comandante Espora, Bahía Blanca. Los nuevos Trackers con los números de serie del 0700 al 0705, recibieron los códigos de llamada del ''2-AS-21'' al ''2-AS-26''. En 1982 los cuatro S-2A todavía utilizables (se creen que eran del 0511 al 0514) se hallaban con la 6ta. Escuadrilla de Propósitos Generales, en la base vicealmirante Zar, de Trelew.

Al comando del capitán de corbeta Héctor Skare, la escuadrilla desplegó cuatro Trackers desde Espora al ''25 de Mayo'' el 29 de marzo de 1982 y si el informe de la unidad es exacto, no fue sino hasta que estuvieron a bordo que los pilotos supieron cuál era su misión: la recuperación de las Malvinas. Su papel con la Fuerza de Tareas 20 durante la Operación ''Rosario'' fue realizar continuos vuelos de vigilancia, para detectar la presencia de submarinos o buques de superficie británicos que pudieran tratar de interferir. No encontraron a ninguno, pero los Trackers controlaron una flota de unos cincuenta barcos polacos y soviéticos que pescaban al norte de Malvinas. La flotilla permaneció en la zona durante algunas semanas, pero se dispersó cuan-

Un operador de radar a bordo de uno de los S-2E Tracker de la aviación Naval, que se desempeñan desde el portaviones "25 de Mayo" o desde bases en tierra. (Marcel Yves Martín)

do empezaron las hostilidades entre Argentina y Gran Bretaña, el 1° de mayo.

Una vez que las Malvinas fueron aseguradas por la Fuerza de Tareas 40, dos Trackers, uno de los cuales era el 0701/2-AS-22, fueron desplegados en Puerto Argentino para encargarse del reconocimiento de las islas para el nuevo gobierno. El primero aterrizó allí –proveniente del "25 de Mayo"– a las 1630Z del 3 de abril y ambos permanecieron hasta el 13, cuando regresaron a Espora. Durante su estadía fueron acreditados con el descubrimiento de la pista de aterrizaje de Isla Borbón, que luego fue designada por el CANA como la "Estación Aeronaval Calderón". Fue en abril que se ejecutó un programa de modificaciones prioritarias, para mejorar la aviónica y los sensores de los Trackers. Se prestó particular atención a un nuevo equipo de alarma antirradar, que aumentaría su capacidad de hacer frente a la amenaza de los equipos británicos de búsqueda y control de tiro. Aparentemente el equipo fue adquirido en una transacción comercial en los Estados Unidos.

Tripulación de Tracker formada frente a su avión. La integran: piloto, copiloto y dos operadores de sensores. Durante la guerra desempeñaron misiones antisubmarinas y, en varias ocasiones, en su rol de observación estuvieron en contacto con la Task Force británica. (Marcel Yves Martin)

La escuadrilla se embarcó de nuevo en el "25 de Mayo" alrededor del 17 de abril y trabajó con los otros elementos de la Fuerza de Tareas 79 en los preparativos de la flota para lo que debería haber sido una batalla naval en gran escala. En la noche del 30 de abril al 1° de mayo, los elementos de la Fuerza de Tareas que se encontraban más al norte alcanzaron el perímetro noroeste de la Zona de Exclusión y en las primeras horas de la mañana el Tracker del capitán de corbeta Skare despegó en misión de búsqueda, para hallar a los portaaviones británicos que se aproximaban. Aunque él no lo sabía, el "Hermes" y el "Invencible" y sus buques de apoyo habían entrado en la zona de exclusión a las 0530Z, desde el noreste de Malvinas, en alerta de combate ante los ataques combinados de Sea Harriers contra Puerto Argentino y Pradera del Ganso que se lanzaron más tarde esa mañana. Aunque Skare no encontró nada con su radar, su nuevo equipo de vigilancia electrónica (ESM) confirmó la presencia británica en las cercanías. Las salidas de los Trackers comenzaron de nuevo al amanecer, pero no fue sino a



las 1500Z que el capitán de corbeta Dabini (en el 0702/2-AS-23) encontró unos treinta y cuarenta pesqueros soviéticos (entre los portaviones británicos y el argentino) y súbitamente se dio cuenta de que los radares del enemigo estaban funcionando. El Tracker comenzó a tomar altura para usar su propio equipo, pero su sistema de alerta se encendió, revelando varios radares aéreos y de superficie que activamente trataban de ubicarlo. Era vital que la flota argentina conociera la ubicación y el poderío de la británica, así que el radar del Tracker tuvo que ser utilizado brevemente. Reveló que la flota británica se hallaba a unas 55 millas de distancia y por supuesto que el Tracker se encontraba bien dentro del alcance de los Sea Harriers. Dabini se retiró inmediatamente de la zona, siguiendo un errático curso a baja altura para proteger la posición del "25 de Mayo", pero, que se sepa hasta ahora, no fue perseguido y retornó indemne al portaaviones. Allí fueron interrogados él y su tripulación y la Fuerza de Tareas 79 analizó las implicaciones de sus informes. Después de una tensa espera otra salida de los Trackers se concretó a las 0001Z del 2 de mayo.

El capitán de corbeta Emilio Goitía condujo su Tracker (el 0705/2-AS-26) hacia el Este a baja altura y, finalmente, descubrió cuatro barcos a unas 60 millas más allá de su posición. Cuando retornó al "25 de Mayo" a las 0400Z, el portaaviones lo alertó de que dos aviones no identificados lo estaban persiguiendo y que debía descender al nivel del mar y alejarlos del buque. En realidad los Sea Harriers del Escuadrón 801 –porque de ellos se trataba– habían sido lanzados a las



Arriba: un Grumman Tracker S-2E del CANA, perteneciente a la Escuadrilla Aeronaval Antisubmarina. Izquierda: sobre la deriva de uno de los veteranos S-2A de la misma escuadrilla, que ya no presta i servicios, se observa entre los emblemas la cifra de 6.724 enganches en portaviones, todo un récord. Los emblemas corresponden al portaviones "25 de Mayo" y a su antecesor, el "Independencia", en los cuales prestó servicios. (Marcel Yves Martin)

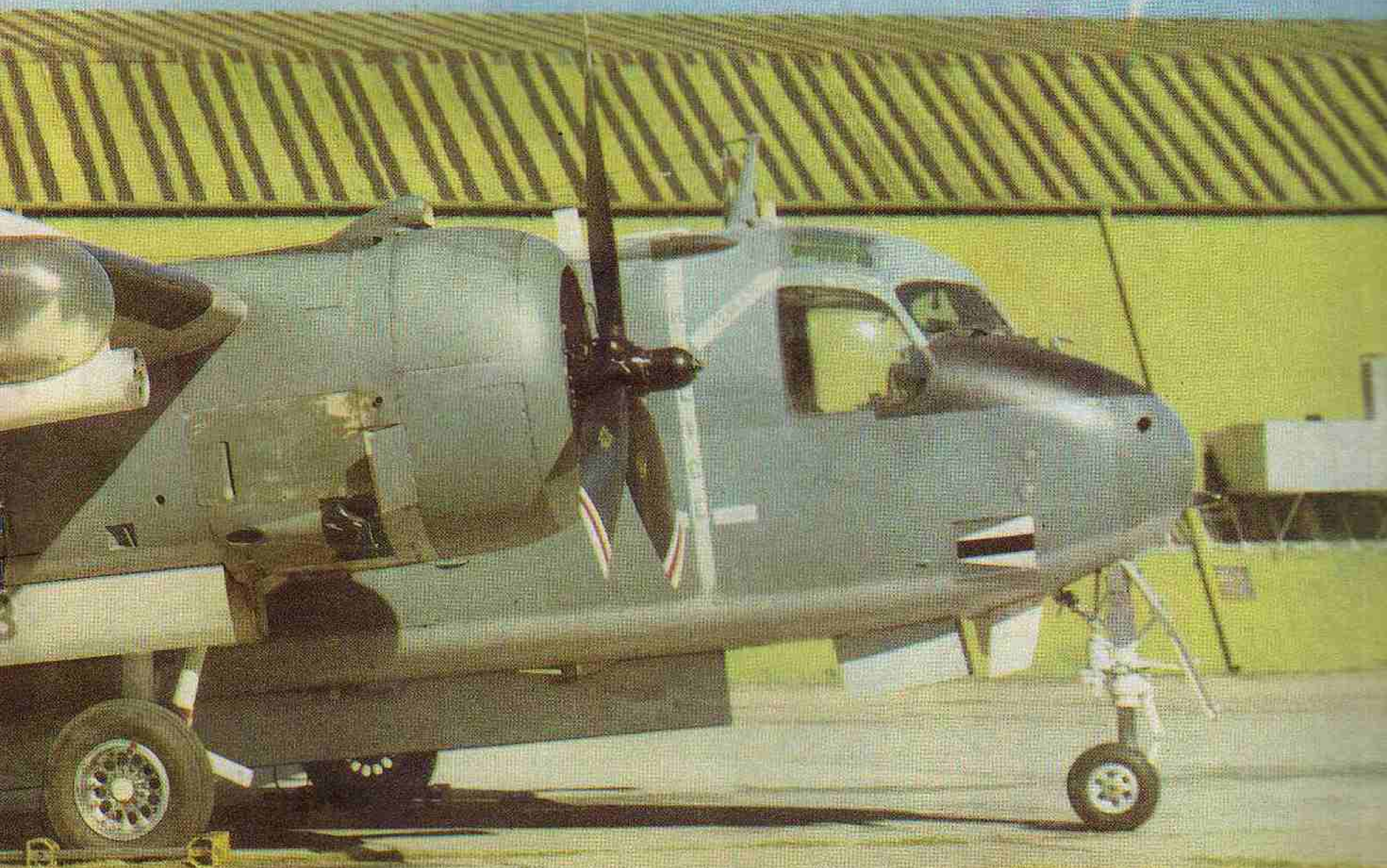


GRUMMAN S-

Avión destinado a operaciones aéreas antisubmarinas de protección a fuerzas navales o en áreas geográficas fijas, el S-2E es el arma con que está dotada la Escuadrilla Aeronaval Antisubmarina, de la Armada Argentina. Durante la Guerra de las Malvinas, esta escuadrilla constituyó el Grupo de Tareas 80.2.2 compuesto por cinco Tracker S-2E y dos Embraer 111, operando ininterrumpidamente desde el 2 de abril hasta el 14 de junio de 1982, desde el portaviones "25 de Mayo", de la Estación Aeronaval Malvinas y la Estación Aeronaval Río Gallegos. Fabricado en Estados Unidos por la Grumman Corporation, el S-2E tiene como propulsión dos motores Wright Cyclone 1820-82C de 1525 HP, dotados de hélices

2E TRACKER

tripalas. Sus medidas son: envergadura, 22,13 m.; largo, 13,13 m.; alto, 5,06 m y tiene un peso vacío de 8.800 kilogramos (máximo, 13.204 kg). Su velocidad es de 555 kilómetros por hora. Alcance: 1.900 kilómetros. Puede llevar los siguientes armamentos: torpedos antisubmarinos, bombas de profundidad, cohetes y diversos elementos pirotécnicos. Su equipamiento incluye radar de búsqueda, medidas de apoyo electrónico, detector de anomalías magnéticas y procesador de sono boyas activas y pasivas. Cuenta asimismo con computadoras de navegación y táctica. Sobre el borde de ataque de su ala de estribor, dispone de un poderoso faro de búsqueda. (Foto Marcel Yves Martín).

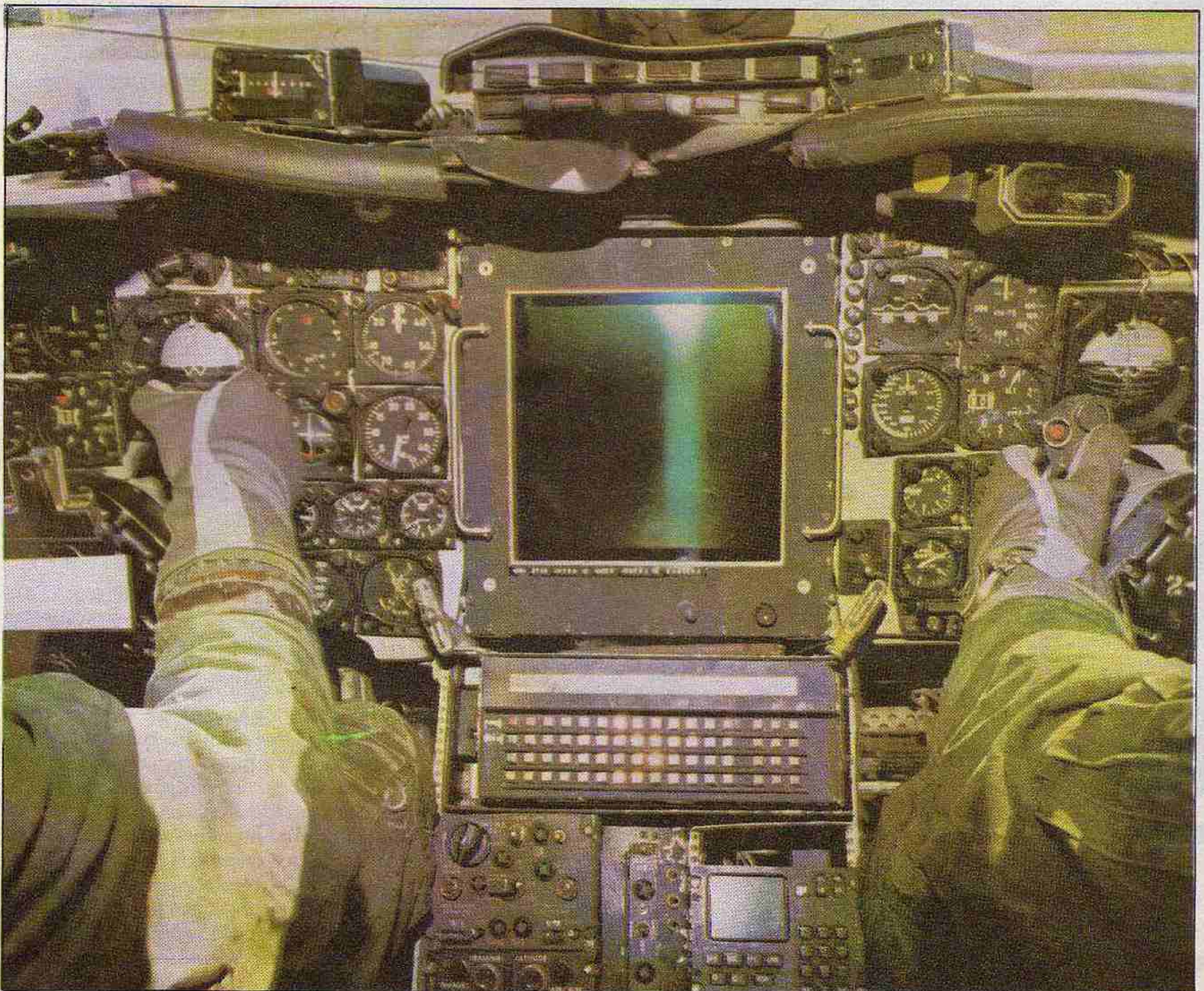


Detalles del armamento de un S-2A, en este caso los lanzacohetes instalados bajo los soportes subalares. Derecha: en la nariz del Tracker se aloja parte de su instrumental electrónico. (Marcel Yves Martin)

0331Z en respuesta a lo que los británicos creyeron que era un C-130 de exploración, detectado unos veinte minutos antes. Es probable que el "C-130" haya sido el Tracker de Goitía. La búsqueda de los Sea Harriers terminó rápidamente, cuando se dieron cuenta de que un radar de control de misiles "Sea Dart" los estaba buscando desde el destructor "Hércules", uno de los escoltas del "25 de Mayo". Mientras Goitía hacía sus maniobras evasivas los Sea Harriers que todavía no habían detectado su presencia, llegaron a unas 60 millas del portaaviones argentino (y a 25 del "Hércules") antes de desistir y volver al "Invencible". El primer teniente Ian Mortimer se encontraba en seguridad, fuera del alcance del radar del "Sea Dart" y a unas 150 millas al noreste del "Invencible", cuando viró hacia la flota argentina y finalmente usó su propio radar de búsqueda. Después de contar rápidamente cinco contactos en superficie regresó al "Invencible". Mientras tanto Goitía que consideró que podía retornar sin problemas al "25 de Mayo" así lo hizo y aterrizó muy pronto allí.

A las 0828Z otro Tracker fue lanzado desde el "25 de Mayo" y su misión –como antes– era buscar e identificar a la flota británica. El aparato tenía como piloto al teniente de navío Carlos Cal quien estaba al corriente que, según la información que pudiera recoger, el "25 de Mayo" estaba listo para lanzar un ataque con ocho Shyhawks de la 3ra. Escuadrilla de Caza contra los británicos. Sin embargo, Cal tuvo primero problemas con su radar y luego se encontró sobre la flota pesquera rusa que había decidido abandonar la zona de exclusión. Para sorpresa de Cal y de su tripulación, se dieron cuenta de que un buque británico había establecido un piquete de radar en medio de los buques soviéticos (esto no ha sido confirmado por ninguna fuente británica, pero similares recursos tácticos son de rutina en aguas europeas). Finalmente, tras una larga, fría e infructuosa búsqueda, el Tracker regresó al portaaviones. A las 1015Z cuando probablemente Cal estaba todavía en el aire, el grupo de portaaviones británico dispuso el estado de alerta temiendo un ataque al amanecer por parte del "25 de Mayo",

Actualmente, los S-2E Tracker de la Armada se encuentran equipados con una moderna computadora electrónica digital de diseño argentino, que reemplaza con ventaja al ASN-30 original del avión. (Marcel Yves Martin)





En 1987 la Escuadrilla Aeronaval Antisubmarina celebró los 25 años de operaciones con aviones Tracker, en sucesivas versiones. Durante la Guerra de las Malvinas, totalizó 978 horas de vuelo y en sus 112 salidas en misiones de combate estuvo en contacto con buques enemigos un cuarenta por ciento de las veces.



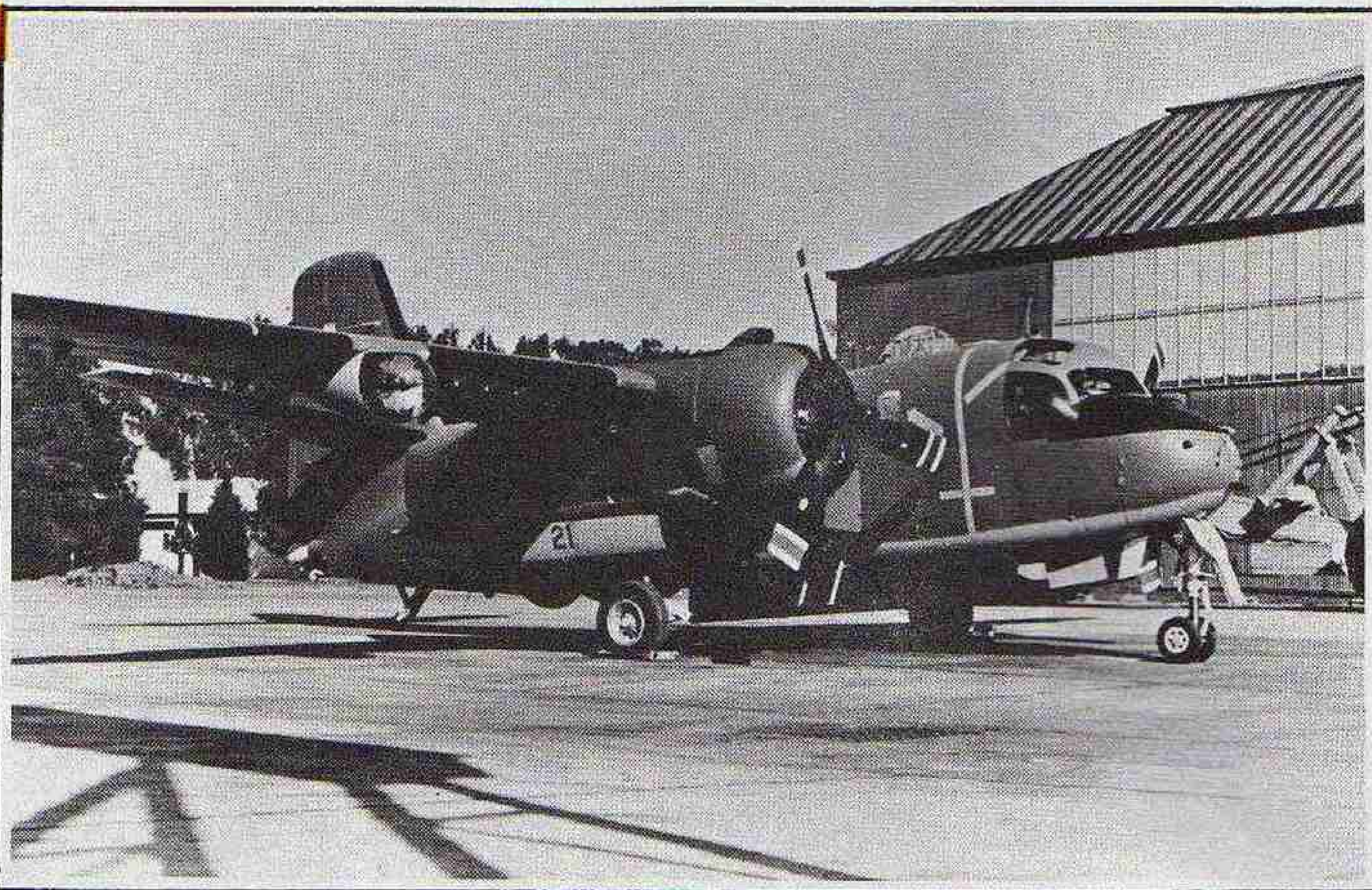
pero éste no se materializó. Explicaciones que se conocieron después de la guerra sugieren que la falta de viento en esa mañana impidió que los Shyhawks repletos de bombas y combustible pudieran despegar del "25 de Mayo" y que éste se encontraba demasiado lejos de la flota británica para poder atacarla con aviones que no llevasen los tanques llenos. Pero lo que sucedió simplemente fue que Cal "perdió" a la flota británica. Las fallas en su radar a las 0828Z y su posterior encuentro con la flota pesquera, significan que la posición establecida más temprano por Goitía no pudo ser confirmada y debido a esto el ataque de los Skyhawks fue cancelado a las 0900Z. Se cree que el avión de Cal permaneció en vuelo hasta las 1200Z, pero sin establecer contacto radar con el enemigo.

Los elementos de la Fuerza de Tareas 79 que se hallaban más al norte permanecieron en alta mar, hasta que la pérdida del crucero "General Belgrano" a las 1858Z decidió a la Armada a retirar sus buques hacia la seguridad de las aguas territoriales. El 5 de mayo un Tracker y un Sea King del "25 de Mayo" identificaron y atacaron, pero sin resultados, a un submarino a unas 45 millas de Bahía Camarones (44° 10'S 64° 00' Oeste).

Una vez que el escuadrón llegó a tierra, cinco Trackers fueron desplegados a la base de la Fuerza Aérea Argentina en Río Gallegos, desde donde efectuaron misiones antisubmarinas y de reconocimiento durante el resto de la guerra. A mediados de mayo se realizaron ensayos con uno de los aparatos (se cree que era el 0703/2-AS-24), para ver si los Trackers podían reemplazar a los Neptunes para las misiones de los Super Etendards con Exocets, pero las pruebas no tuvieron éxito y la experiencia se abandonó.

La Escuadrilla Antisubmarina efectuó un total de 112 salidas durante todo el período operacional y en 35 o 40 de éstas establecieron contacto con buques de guerra británicos. Después del 14 de junio la unidad retornó a Espora y continuó realizando operaciones antisubmarinas y de reconocimiento desde allí, con ocasionales despliegues de rutina en el "25 de Mayo".

Arriba: cabina de mando de un S-2E, donde se aprecia la amplia visibilidad de que disponen los pilotos.
Izquierda: uno de los dos motores Wright Cyclone 1820-82 de que están dotados los S-2E Tracker. Sus 1525 HP mueven hélices tripalas.
(Marcel Yves Martin)



El 0700*-AS-21, fotografiado en Espora en setiembre de 1982. (K. Ebata)

Las tripulaciones de la Escuadrilla Antisubmarina que cumplieron misiones desde el "25 de Mayo" eran: capitán de corbeta H. Skare (comandante); capitán de corbeta J. Covarrubias; capitán de corbeta Dabini; capitán de corbeta E. Goitía; teniente de navío C. Cal; teniente de fragata D. Marinsalta; teniente de fragata L. Sanguinetti; teniente de corbeta J. Razan; suboficial J. Lencina; suboficial R. Lencina; cabo principal J. Carrera; cabo principal N. Conde; cabo principal E. Paulinkas.

Características individuales de los aviones

Los S-2E Trackers de la Escuadrilla Antisubmarina embarcaron en el "25 de Mayo" con sus insignias normales de tiempo de paz, que no fueron alteradas luego durante las hostilidades. Sus colores eran gris oscuro en la parte superior y gris claro en la inferior. La bandera nacional estaba en la cola y las palabras "ARMADA" y "A.R.A. 25 de Mayo" escritas en negro en la cola y en el fuselaje respectivamente. Los indicativos de llamada y los números de serie se ubicaban en el timón de deriva y en la parte posterior del fuselaje, los primeros en cifras grandes y los otros en más pequeñas. Los dos últimos dígitos del indicativo de llamada estaban escritos en la compuerta de la rueda de nariz.

Se cree que los seis S-2E estaban en servicio en la Escuadrilla Antisubmarina en marzo de 1982. Aunque cinco de los aviones fueron utilizados operacionalmente desde el "25 de Mayo" y Río Gallegos, los historiales de más abajo se refieren solamente a los despliegues probados concretamente.

0700
Con la Escuadrilla Antisubmarina en marzo de 1982, con el número "2-AS-21". No se confirmó que fuera utilizado durante la guerra, pero estaba en condiciones operacionales en Espora en setiembre de 1982.

0701
Con la Escuadrilla Antisubmarina en marzo de 1982, con el número "2-AS-22". Se embarcó en el "25 de Mayo" el 29/3/82 y fue desplegado luego del aeródromo de Puerto Argentino del 3/4/82 hasta el 13/4/82. En servicio en Espora en noviembre de 1982.

0702
Con la Escuadrilla Antisubmarina en marzo de 1982 con el número "2-AS-23". Embarcado en el "25 de Mayo" para su despliegue con la Fuerza de Tareas 79, en abril de 1982.

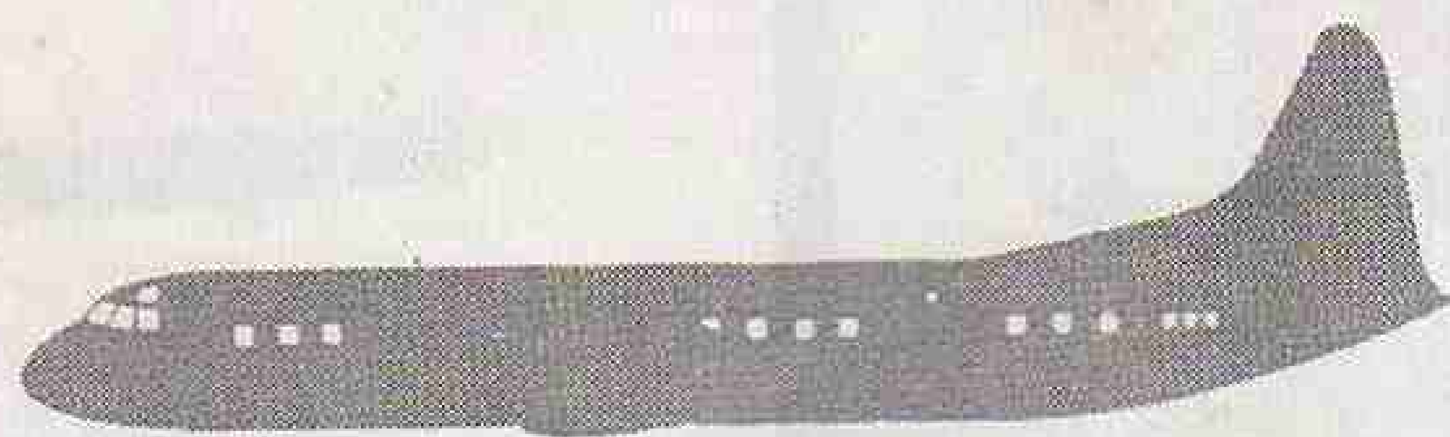
0703
Con la Escuadrilla Antisubmarina en marzo de 1982, con el número "2-AS-24". Presumiblemente embarcado en el "25 de Mayo" con las Fuerzas de Tarea 20 y 79 entre el 29/3 y el 5/5/82 y se cree que fue el aparato usado para pruebas a mediados de mayo de 1982 en Río Grande, a fin de sustituir a los Neptunes en las misiones de los Super Etendards. En servicio en Espora en mayo de 1984.

0704
Con la Escuadrilla Antisubmarina en marzo de 1982, con el número "2-AS-25". No se pudo confirmar si fue utilizado durante el período de guerra, aunque los argentinos publicaron fotos de este aparato a bordo del "25 de Mayo", afirmando que habían sido tomadas en marzo de 1982. Se lo vio en servicio en Espora en mayo del 84.

0705
Con la Escuadrilla Antisubmarina con el número "2-AS-26". Fue embarcado en el "25 de Mayo" para su despliegue con la Fuerza de Tareas 79 en abril de 1982. Se lo vio en servicio en Espora en mayo del 84.

FELLOWSHIP





ELECTRA

1ra. y 2da. Escuadrilla de Sostén Logístico Móvil

Un Fokker F-28 de la Armada se dispone a aterrizar en Ushuaia y pasa junto a las laderas del Monte Olivia. En círculo, el emblema de la 1a. Escuadrilla Aeronaval de Sostén Logístico Móvil.

La Armada dio muestras de considerable independencia respecto del Ejército y de la Fuerza Aérea en la mayor parte de los aspectos de la guerra con Gran Bretaña y, en realidad, la cooperación parece haberse limitado a ocasiones en las que fue absolutamente inevitable. La pequeña flota de aparatos de transporte de que disponía el CANA –los de la 5ta. Escuadrilla Aeronaval– operaban desde su base en Ezeiza, Buenos Aires, exclusivamente en apoyo de fuerzas navales y la de Infantería de Marina y, a diferencia de todos los otros aparatos similares de la Argentina, lo hacían aparte del Comando de Transporte de la Fuerza Aérea. Sin embargo esta autonomía no impidió a la Armada recurrir a aparatos de la Fuerza Aérea, especialmente los C-130 de la 1 Brigada, para el traslado de ciertos cargamentos de grandes dimensiones.

La 1a. y 2da. Escuadrilla de Sostén Logístico Móvil, pertenecientes a la 5ta. Escuadra, operaban tres Electras y tres F-28, respectivamente. La pequeña flota fue usada básicamente para el traslado de hombres y material entre las diferentes bases y el continente y Puerto Argentino. Entre el 2 y el 30 de abril los seis aviones realizaron 45 viajes a Puerto Argentino, llevando 1.500 hombres y 500 toneladas de equipos navales. Posteriormente siguieron utilizando el castigado aeródromo, aunque las operaciones se tornaron cada



vez más riesgosas. Después del 1º de mayo la Fuerza Aérea lo cerró para todos los transportes, excepto los vuelos nocturnos de los C-130, pero el CANA, aunque no disponía de aparatos tan resistentes se vio obligado a continuar como antes o bien a abandonar totalmente la operación. La tarea era muy exigente y sólo se realizaron catorce vuelos en las seis semanas que precedieron a la capitulación del 14 de junio. El último intento para aterrizar con un F-28 en el aeródromo de Puerto Argentino se realizó el 13 de junio, pero la máquina debió regresar a Río Grande y fue así que un Electra concretó esta postrer misión en las primeras horas del 14 de junio. Los catorce vuelos transportaron 304 hombres y 70 toneladas de carga a Malvinas, pero no se dieron cifras del personal evacuado.

Además de los aparatos de la 5ta. Escuadra, el CANA dispuso también de los King Air 200 y Queen Air 80 para un reducido número de vuelos a Puerto Argentino en el mes de abril y probablemente en mayo. Se emprendieron principalmente (quizás exclusivamente) como escolta de vuelos de traslado de aviones desde Río Grande, como los Mentors y MB-339A.

Un Lockheed Electra del CANA aterrizando en Río Grande, exhibe el actual esquema de pintura, color gris-oscuro. Durante la guerra, estas máquinas operaron con sus colores de paz, un esquema predominantemente blanco. En la foto a la izquierda, otro Electra próximo a tocar pista en Ushuaia, capital de la Tierra del Fuego.



No se conocen detalles sobre la composición de las tripulaciones de la 1ra. y 2da. Escuadrilla de Sostén Logístico Móvil que tomaron parte en esas operaciones.

Características individuales de los aviones

Los números de serie e indicativos de llamada de los aviones de transporte de la 5ta. Escuadra se encuentran en otra parte de esta obra. Con excepción de una o dos ocasiones aisladas (por ejemplo el Electra 0691/5-T-1 en el aeródromo de Puerto Argentino a comienzos de abril) se conocen pocos detalles específicos sobre sus movimientos, así que no es posible suministrar el historial de cada aparato. Según algunas evidencias fotográficas, no llevaban distintivos especiales y todos los grandes aviones conservaron sus colores, similares a los de las aerolíneas comerciales, a través de toda la guerra.

LYNX





ALOUETTE

1ra. Escuadrilla de helicópteros

La 1ra. Escuadrilla de Helicópteros, un componente de la 3ra. Escuadra Aeronaval con asiento en la base Comandante Espora, Bahía Blanca, fue la unidad que se hizo cargo de la operación de todos los aparatos de ese tipo de que disponía el CANA, con excepción de los Sea Kings de la 2da. Escuadrilla. En marzo de 1982 la flota se componía de dos Lynx HAS.23 y unos nueve Alouettes III, estos últimos incorporados en diversas entregas a lo largo de varios años, durante los cuales experimentaron modificaciones. El primero de ocho nuevos Lynx HAS. 23, que eran aguardados ansiosamente, estaban en avanzado estado de construcción en el Reino Unido y se esperaba reequipar con ellos a varias fragatas y destructores de la Armada.

Entre 1969 y 1978 se había recibido un total de 14 Alouettes, pero diversas restricciones había limitado el número disponible a no más de diez. El último envío de cuatro aparatos había llevado la cifra total a nueve en marzo de 1982, aunque sólo siete eran operacionales. Los dos Lynx HAS. 23 recibidos en 1978, especialmente para su uso en los destructores tipo 42 ''Hércules'' y ''Santísima Trinidad'' estaban en servicio en marzo de 1982.

Cuando la Armada reunía sus fuerzas en los últimos días de marzo, preparándose para la operación Rosario, algunos Alouettes y los dos Lynx frueron embarcados en los buques de guerra de las Fuerzas de Tareas 20 y 40. Tres Alouettes fueron desplegados en el ''25 de Mayo'', una medida inusual que se cree fue motivada por el traslado de los Sea King del portaaviones a los buques de la fuerza de asalto. Los helicópteros de la 1ra. Escuadrilla figuraron poco en los informes argen-

Un Alouette III de la 1a. Escuadrilla de Helicópteros de la Armada, izando a un tripulante desde una lancha rápida en aguas del Canal de Beagle en el extremo sur de la Argentina. (Foto CANA)

tinos sobre el desembarco y parece que sus actividades fueron rutinarias y nada espectaculares. No puede decirse lo mismo del Alouette 0699/3-H-110 que era el helicóptero embarcado en el "Bahía Paraíso" para su crucero austral de otoño. El Alouette y el Puma AE-504 del Batallón de Aviación de Combate 601 (este último había sido embarcado en el mencionado buque en Ushuaia a fines de febrero, para investigaciones cuyo objetivo no fue revelado) emprendieron misiones de apoyo y reconocimiento cerca de las Georgia del Sur, cuando la situación política se deterioró a fines de marzo pues el "Bahía Paraíso" había llegado a Leith el 25 de ese mes. Al Alouette se le ordenó vigilar al "Endurance" e informar sobre las actividades de su tripulación y de los helicópteros Wasp que llevaba a bordo. La exigente tarea fue asumida con obstinada determinación, a menudo en atroces condiciones meteorológicas y la contínua presencia del Alouette fue la que determinó a la tripulación del buque británico a camuflar los Wasps en la noche del 25 al 26 de marzo. Finalmente, en las últimas horas del 31 de marzo, el "Endurance" escapó del radar del "Bahía Paraíso" y se retiró inadvertido.

En la mañana del 2 de abril el "Bahía Paraíso" fue informado de los acontecimientos en Malvinas y de que junto con la fragata "Guerrico" constituía la Fuerza de Tareas 60, pues ese barco se dirigía a las Georgias del Sur para obtener la capitulación del pequeño destacamento militar británico de Grytviken. Llegó el 3 de abril a las 0900Z y luego de unirse al "Bahía Paraíso" las tripulaciones de los helicópteros recibieron instrucciones sobre su papel en la operación. En resumen, el Alouette debía realizar reconocimientos delante del Puma que transportaría a las tropas y este último efectuaría varios viajes, llevando a tierra los efectivos de infantería de marina que se habían embarcado en el "Bahía Paraíso" en Leith. Fue así que, a las 1400Z de ese día, el Alouette dejó el barco para su primera misión de reconocimiento sobre Grytviken.

El piloto del helicóptero era el teniente de navío Remo Busson y el copiloto el teniente de fragata Guillermo Guerra, acompañados por el suboficial Julio Gatti. El Alouette voló siete millas a muy baja altura sobre la costa hacia Grytviken, y se elevó luego para efectuar su primera pasada de reconocimiento. Busson no vio nada anormal y después de varios sobrevuelos sobre la zona y de permanecer cerca de una hora en el aire, fue informado de que el Puma había despegado con veinte infantes de marina. Casi inmediatamente la "Guerrico" entró en el puerto de Grytviken y su tripulación advirtió a Busson de que podían ver tropas, aparentemente en posiciones defensivas, en los edificios. Busson dejó entonces la zona y después de un rápido intercambio de opiniones con el Puma, los infantes de marina fueron desembarcados en aguas de poca profundidad en un área de descenso. Mientras el Alouette continuaba el reconocimiento, el otro helicóptero se dirigió a buscar a más infantes de marina.

Cuando el AE-504 estuvo de regreso, Busson le indicó que aterrizara más lejos, sobre la playa, para que los efectivos del segundo grupo pudieran reunirse rápidamente con los del primero que avanzaban lentamente. Cuando el Puma descendía fue alcanzado por un denso fuego de ametralladoras y fusiles que mató a dos de los infantes de marina e hirió a varios más. El helicóptero resultó seriamente averiado y la tripulación tuvo suerte de poder mantenerlo en el aire hasta el otro lado de la bahía, donde relaizó un aterrizaje de emer-



El Alouette III, en su configuración de ataque, es una efectiva máquina de guerra, capaz de portar distinto tipo de armamento pesado; misiles, cohetes y ametralladoras. En la campaña de las Malvinas, empero, no fue utilizado prácticamente en este rol. Esta foto, donde se ven desplegados todos sus componentes, tanto armas como personal especializado, que incluye eventualmente buzos tácticos o comandos anfibios, fue tomada en Comandante Espora.



Los dos Linx HAS.23 de la 1a. Escuadrilla de Helicópteros fueron empleados con la Fuerza de Tareas 40 de la Armada Argentina, durante las operaciones de desembarco del 2 de abril de 1982. Probablemente operando desde las fragatas argentinas "Hércules" y "Santísima Trinidad", se ve aquí a ambos (el 0734/3-H-141 y el 0735/ 3-H-142) con los rotores girando, durante una corta escala en la cancha de fútbol de Puerto Argentino, entre la Casa de Gobierno y el hospital. Por la vereda, al frente, pasan dos infantes de marina argentinos. Un mes después, el 2-5-82, el 0735 se accidentó cuando maniobraba sobre la plataforma de la "Santísima Trinidad". (Foto vía Globe & Laurel)

gencia y rodó de costado. El Alouette también fue alcanzado en la parte posterior del fuselaje, pero pudo aterrizar normalmente junto al Puma, para efectuar una evaluación de los daños. El Puma estaba en calamitosas condiciones, pero el Alouette había recibido impactos sólo en su equipo de flotación de emergencia y fuera de eso estaba intacto. Mientras Gatti y el ingeniero de vuelo del Puma se armaban con ametralladoras y se unían a los infantes que resultaron ilesos, Busson comenzó a transportar a los heridos –dos por vez– al ''Bahía Paraíso''. En cada vuelo de retorno traía a su vez a dos infantes para reforzar al grupo de desembarco y en las ocasiones en que no podía aterrizar debido al fuego de los británicos, los hombres eran dejados en el mar y vadeaban hasta la costa. Entretanto la ''Guerrico'' disparaba su cañón de 100 mm. contra el Grupo Naval 8901 para obligarlo a rendirse y el Alouette efectuó unos veinte vuelos de ida y vuelta al ''Bahía Paraíso'' en el lapso de tres horas. Sin la intervención del Alouette la captura de Georgia del Sur hubiera sido seguramente más ardua y sangrienta de lo que fue. No es sorprendente que Busson, Guerra y Gatti, fueran luego condecorados por su desempeño.

Después de la recuperación de Malvinas la flota volvió a puerto, pero no sin que antes algunos de los helicópteros visitasen la capital de las islas. En los días siguientes al desembarco los dos Lynx fueron vistos en el aeródromo de Puerto Argentino. Gran parte de abril fue empleada en preparativos ante la llegada de la Fuerza de Tareas británica. Cuando la Fuerza de Tareas 79 se reunió para hacer frente a la amenaza, los Alouettes fueron desplegados en sus respectivos buques y los Sea Kings volvieron al portaaviones.

Ningún hecho significativo le sucedió a la 1ra. Escuadrilla hasta el 2 de mayo, en que dos helicópteros fueron destruidos. Un Alouette, el 0649/3-H-105 se perdió con el crucero ''General Belgrano'' cuando éste fue torpedeado a las 1858Z de esa tarde, a unas 200 millas al sudoeste de Malvinas, mientras que en otro lugar, probablemente al norte de las islas, el Lynx 0735/3-H-142 chocó con el casco del ''Santísima Trinidad'' y se perdió junto con su tripulación (en realidad sus restos fueron recobrados más tarde). Luego del hundimiento del ''General Belgrano'' todos los grandes barcos de la Armada fueron trasladados a la seguridad de las aguas territoriales y sus helicópteros desembarcaron para tareas con base en tierra.

Después de sus primeras aventuras el ''Bahía Paraíso'' pasó el período hasta el 13 de abril transportando helicópteros del Batallón de Aviación de Ejército 601 y otro material de guerra, desde Puerto Deseado a Puerto Argentino. A partir del 13 de abril fue destinado a otra misión: la de buque hospital. Su reacondicionamiento se realizó en Puerto Belgrano y el 1° de mayo se encontraba en alta mar equipada con un Alouette III y un Puma del 601. Su primera misión fue unirse a la búsqueda de sobrevivientes del ''General Belgrano'' el 3 de mayo y no fue sino hacia fines de mes que se le ordenó dirigirse a Malvinas para evacuar heridos desde las islas. Fue inspeccionado por la Marina Real y la Cruz Roja Internacional el 31 de mayo y se comprobó que llevaba al Alouette y al Puma, ambos con insignias de la Cruz Roja y configuración de ambulancias. Ninguna insignia visible identificaba al Alouette, pero se presume que era uno de la 1ra. Escuadrilla de Helicópteros.

Tanto el ''Bahía Paraíso'' como el rompehielos ''Almirante Irízar'' fueron ampliamente utilizados como buques hospitales en el mes de junio y los dos helicópteros realizaron vuelos a buques británicos y más tarde a bases en tierra en el transcurso de esas misiones. Se sabe que helicópteros argentinos llegaron

al "Uganda" el 4, 10 y 16 de junio y en otras ocasiones, cuando el "Almirante Irízar" recibió heridos enviados desde ese buque británico. Los informes de la Armada indican que el "Bahía Paraíso" visitó cuatro veces Puerto Argentino, así como Bahía Fox, Puerto Howard e Isla Borbón. El Alouette y el Puma fueron utilizados en la mayoría de esas evacuaciones.

En el período inmediato de posguerra un Alouette fue visto a bordo del "Santísima Trinidad" en Puerto Madryn, el 19 de junio, (presumiblemente para remplazar al Lynx), pero en general pareciera que nada importante le aconteció a la 1ra. Escuadrilla de Helicópteros en los meses siguientes a junio de 1982. Los nuevos Lynx HAS.87 no fueron recibidos nunca (su suerte está consignada en otra parte de la obra) y el 0735/3-H-142, aunque rescatado, no fue reconstruido. El destino del Lynx que subsistió, el 0734/3-H-141 todavía no estaba claro a fines de 1984 (aunque probablemente el CANA continúe utilizándolo). El número de Alouettes se redujo aun más en abril de 1983, cuando el 0699/3-H-110 resultó destruido en un accidente fatal, cerca de Espora.

Con las excepciones del teniente de navío Busson, el teniente de fragata Guerra y el suboficial Gatti, mencionados en relación con el despliegue en el "Bahía Paraíso", no se conoce la nómina de las tripulaciones de la 1ra. Escuadrilla de Helicópteros durante las hostilidades.

Características individuales de los helicópteros

En la medida de los datos disponibles no se efectuaron cambios en las insignias y distintivos de los Alouettes III y de los Lynx HAS.23 durante el período que duró la emergencia. Antes tenían un camuflaje marrón oscuro y verde, con una pequeña bandera nacional en la parte anterior de la trompa. El número de serie estaba marcado con pequeñas cifras en la parte posterior del fuselaje. El Alouette anónimo utilizado como ambulancia estaba pintado de blanco, con grandes cruces rojas en las puertas laterales y una más pequeña en la nariz. Los Lynx permanecieron con su color blanco en la parte superior y gris en la inferior. El indicativo de llamada y la palabra ARMADA iban sobre la cabina y una gran bandera nacional estaba pintada detrás de la cabina.

Los historiales siguientes incluyen los de los dos Lynx HAS.23 y de todos los Alouettes III que se estima pertenecían a la 1ra. Escuadrilla de Helicópteros en marzo de 1982.

Alouette III

0642
Con la 1ra. Escuadrilla en marzo de 1982 con el número "3-H-102". No se confirmó si fue utilizado operacionalmente durante la guerra, pero se piensa que estuvo en servicio ese año.

0649
Con la 1ra. Escuadrilla en marzo de 1982 con el número "3-H-105". Partió con la Fuerza de Tareas 79 desde Ushuaia a bordo del "General Belgrano" el 26/4/82 y se perdió el 2/5/82 cuando el crucero fue torpedeado por el submarino "Conqueror", 200 millas al sudoeste de Malvinas.

0651
Con la 1ra. Escuadrilla en marzo de 1982, con el número "3-H-107". No se confirmó si fue utilizado operacionalmente durante la guerra, pero se hallaba en servicio en Espora en mayo de 1984.

0681
Con la 1ra. Escuadrilla en marzo de 1982, con el número "3-H-109". No se confirmó si fue utilizado operacionalmente durante la guerra, pero estaba en servicio en Espora en mayo de 1984.

0699
Con la 1ra. Escuadrilla en marzo de 1982 con el número "3-H-110". Desplegado en el "Bahía Paraíso" en su crucero antártico de febrero de 1982, fue utilizado en todas las fases de reconocimiento y captura de las Georgias del Sur, desde el 25/3/82 al 3/4/82. Ligeramente averiado por disparos en Grytviken el 3/4/82, fue inmediatamente reparado y volvió al servicio. Otros detalles sobre su actuación en la guerra no están confirmados. Resultó destruido en un accidente fatal cerca de Espora, el 21/4/83.

0736
Con la 1ra. Escuadrilla en marzo de 1982, con el número "3-H-111". No se confirmó su utilización operacional durante la guerra, pero estaba en servicio en Espora en setiembre de 1982.

0737
Con la 1ra. Escuadrilla en marzo de 1982, con el número "3-H-112". No se confirmó su utilización operacional durante la guerra, pero estuvo en servicio ese año.

0738
Con la 1ra. Escuadrilla en marzo de 1982 con el número "3-H-114". No se confirmó su utilización operacional durante la guerra, pero se cree que estuvo en servicio ese año.

0739
Con la 1ra. Escuadrilla en marzo de 1982, con el número "3-H-115". No se confirmó su utilización operacional durante la guerra, pero se cree que estuvo en servicio ese año.

LYNX

0734 HAS.23
Con la 1ra. Escuadrilla en marzo de 1982 como el "3-H-141". Fue desplegado con la Fuerza de Tareas 40 el 25/3/82 para la operación "Rosario" y se lo vio cerca de la residencia del gobernador, en Puerto Argentino, en las primeras horas del 4 de abril. Presumiblemente fue embarcado en el destructor "Hércules" ese día, con la Fuerza de Tareas 79, pero no hay confirmación de que haya sido utilizado operacionalmente tras la pérdida del 0735 el 2/5/82. Informaciones extraoficiales sugieren que fue radiado en 1982.

0735 HAS.23
Con la 1ra. Escuadrilla en marzo de 1982, con el número "3-H-142". Fue desplegado con la Fuerza de Tareas 40 el 28/3/82 para la operación "Rosario" y fue visto cerca de la residencia del gobernador en Puerto Argentino, en las primeras horas del 4 de abril. Presumiblemente fue embarcado en el "Santísima Trinidad" ese mismo día, con la Fuerza de Tareas 79 y se perdió en un accidente fatal en ese barco el 2/5/82. Los restos fueron recuperados pero no se lo reparó.



SEA KING

2 ESCUADRILLA DE HELICOPTEROS

El CANA adquirió cuatro nuevos S-61D-4 Sea Kings en 1972 para misiones antisubmarinas desde el portaaviones "25 de Mayo". Con los números de serie 0675 al 0678 fueron usados durante varios años por la 2da. Escuadrilla de Helicópteros, como parte de la 3ra. Escuadra Aeronaval en la Base Comandante Espora, en Bahía Blanca. Poco antes de la guerra de Malvinas un cambio en la organización del CANA transfirió a la 2da. Escuadrilla a la 2da. Escuadra Aeronaval, unidad de reconocimiento y lucha antisubmarina, con asiento en la misma base. Los indicativos de llamada fueron así cambiados de "2-H-231" a "2-H-234". En 1978 un quinto aparato (número de serie 0696) fue adquirido, ostensiblemente para la lucha antisubmarina, pero a diferencia de los primeros estaba camuflado y en el momento de la guerra llevaba solamente el número de código "35". Sin embargo este Sea King para misiones especiales dependía de la 2da. Escuadrilla. En marzo de 1982 los cinco helicópteros estaban en servicio con esa unidad en Espora.

Al mando del capitán de corbeta Norberto Barro la 2da. Escuadrilla se embarcó con la flota en los últimos días de marzo, para la operación "Rosario". Su primera misión no fue la lucha antisubmarina y en vez de operar desde el portaaviones "25 de Mayo" los Sea Kings despegaron desde el rompehielos "Almirante

Cabina de mando de un Sea King de la 2a. Escuadrilla de Helicópteros que forma parte de la 3a. Escuadra Aeronaval, con asiento en Comandante Espora. Su misión esencial es la guerra antisubmarina, aunque en la campaña de Malvinas también actuó en otros roles. (Foto Marcel Yves Martin)

Irizar'', para transportar a tierra a los infantes de marina del Grupo de Tareas 40.1. Los ''grandes helicópteros blancos'' que fueron divisados por los habitantes de Soledad llevando tropas argentinas a tierra, en las primeras horas del 2 de abril, eran los Sea Kings de la 2da. Escuadrilla. Durante los primeros días de ese mes la unidad realizó una intensiva tarea de reconocimiento y fueron sus helicópteros los primeros que llegaron a Darwin (el 4 de abril), Bahía Fox y probablemente Puerto Howard.


Como eran los únicos aparatos de mediano tamaño de que disponía el CANA, los Sea Kings debieron desarrollar una serie de actividades hasta mediados de abril, cuando la flota estaba en puerto, pero cuando el ''25 de Mayo'' zarpó con la Fuerza de Tareas 79, la 2da. Escuadrilla retornó al portaaviones. Durante esa navegación había un gran sentido de urgencia y se prestó especial atención a la guerra antisubmarina. Dudas muy serias se habían planteado desde hacía tiempo sobre la eficacia del equipo de los Sea King para ese tipo de misiones y durante el mes de abril se hicieron esfuerzos para mejorarlo. Se habían obtenido algunos dispositivos nuevos en el mercado comercial y éstos fueron rápidamente instalados, pero la situación era deprimente, porque se temía que el obsoleto sonar dejase a la flota sin proteción adecuada frente a los submarinos nucleares británicos.

Durante las tensas horas del 30 de abril y el 1° y 2 de mayo los tres Sea Kings embarcados permanecieron casi constantemente en el aire, operando con los Trackers de la Escuadrilla Antisubmarina, pero fue el crucero ''General Belgrano y no el ''25 de Mayo'' el que sucumbió a un ataque con torpedos que tanto se temía. Operando bien al sur de la Fuerza de Tareas 79, el Grupo de Tareas 79.3 navegaba sin proteción antisubmarina y pagó un altísimo precio. La preocupación de la Marina Real por el ''25 de Mayo'' no ha sido reconocida hasta ahora (aunque hay pocas dudas de que fue seguido por lo menos por un submarino) pero dos Sea Kings del CANA atacaron a un contacto bajo la superficie, que se cree haya sido un submarino británico, a unas 45 millas de la costa argentina a la altura de Bahía Camarones, el 5 de mayo. Para entonces la mayor parte de la flota argentina se había retirado a aguas territoriales y no está claro qué había llamado la atención de ese submarino. En todo caso el ataque del CANA con cargas de profundidad no tuvo éxito y el ''25 de Mayo'' y su escuadrilla retornaron a Puerto Belgrano.

La 2da. Escuadrilla fue inmediatamente redesplegada a Río Grande, por lo menos un Sea King estuvo volando desde allí el 4 de mayo en misiones antisub-

Tripulación completa de un Sea King de la Armada, formada junto a su aeronave. En la fotografía de la página 817 se observan detalles del panel de instrumentos en la cabina de mandos. (Marcel Yves Martin)







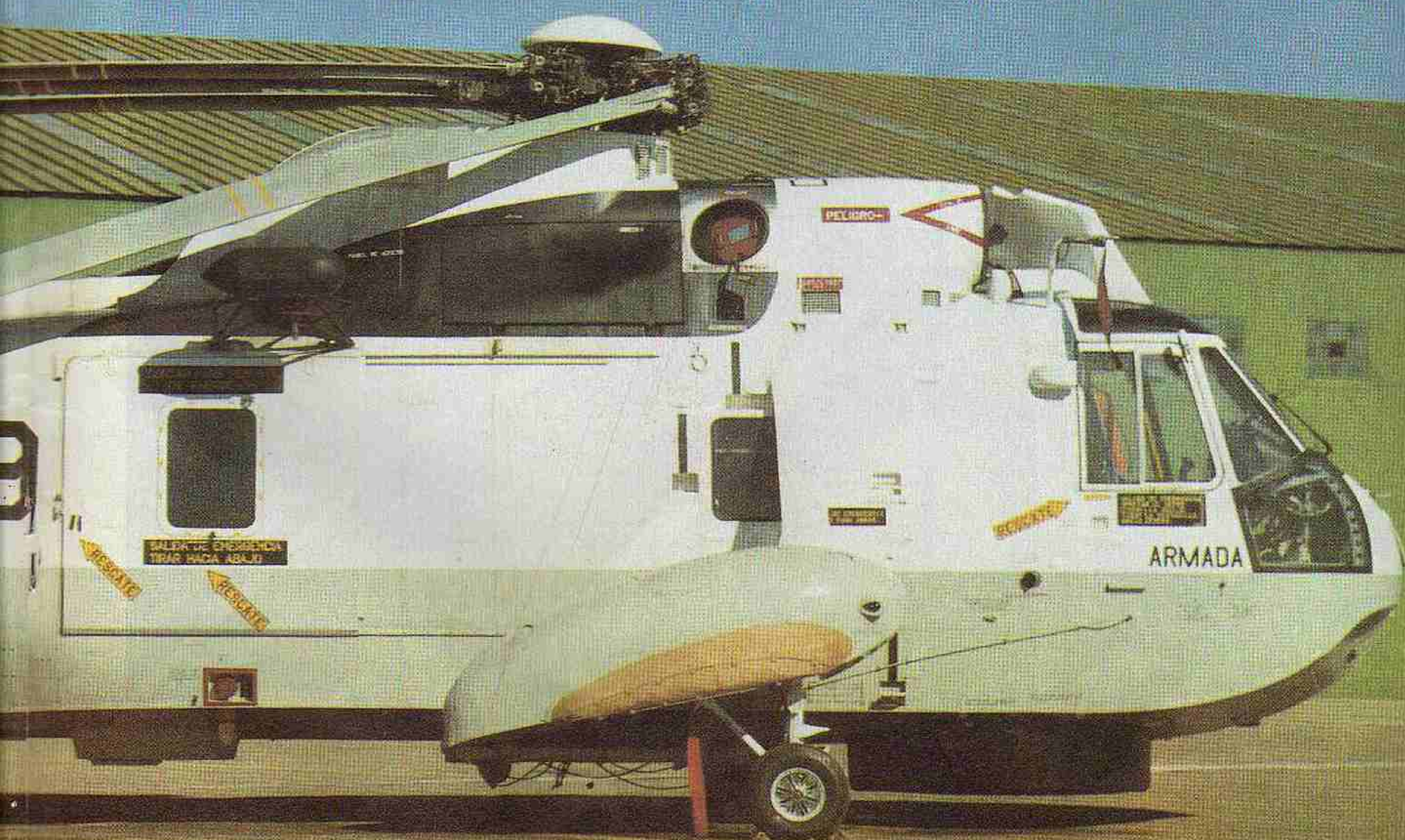
S-61D SE

Cuando la 2a. Escuadrilla de Helicópteros –emblema a la izquierda– del Comando de Aviación Naval entró en acción durante la Guerra de las Malvinas, llevaba casi una década volando los robustos helicópteros S-61D Sea King, habiendo alcanzado elevados niveles de adiestramiento en su operación. El Sea King es un aparato multipropósito, usado esencialmente en trabajos antisubmarinos, transporte y búsqueda y rescate. Puede llevar un máximo de 26 hombres con su equipo de combate. Mientras que en su rol antisubmarino se lo equipa con todo tipo de armas, incluyendo torpedos buscadores. De origen norteamericano, diseñado por Sikorsky, actualmente se construye también en Italia bajo licencia (fábrica Agusta). Su alcance ordinario

EA KING

es de 625 millas (1.005 kilómetros) y su velocidad de crucero está en el orden de las 136 mph (219 kilómetros por hora). Durante la campaña de Malvinas, los Sea King de la Aviación Naval argentina cubrieron más de 60.000 kilómetros de recorrido, o su equivalente de 300 horas de vuelo. Entre otras misiones, atacaron sin resultado aparente, a un submarino británico en las cercanías de Bahía Camarones y protagonizaron un azaroso rescate en las Malvinas, con ida y vuelta desde el continente. El aparato que ilustra esta página se incorporó a la Escuadrilla con posterioridad a la guerra y es uno de los AS-61D con moderno equipo.

(Foto Marcel Yves Martin)



marinas. Más tarde ese mes otros dos Sea Kings fueron enviados a Viedma, una ciudad costera al sur de Bahía Blanca, con la misión de vigilancia antisubmarina y de detectar cualquier intento de desembarco en territorio argentino. Sin embargo, el 28 de mayo la escuadrilla recibió inesperadas órdenes y todas las tareas de rutina se suspendieron en Río Grande. Se había decidido que un grupo de diez integrantes del personal naval que se encontraba aislado en la Isla Borbón desde hacía unos días fuese inmediatamente evacuado al continente. La Fuerza Aérea se encontraba entonces encarando una misión similar con un Twin Otter de la 9ª Brigada, para rescatar a algunos de sus hombres y parece que la Armada se sintió obligada a hacer lo mismo. La misión (de dudoso valor, dado que los hombres no corrían mucho peligro) era muy riesgosa, porque para entonces las patrullas de Sea Harriers tenían un completo dominio del espacio sobre la Isla Borbón. Durante dos días los Sea Kings fueron despojados de los equipos que no eran imprescindibles y aligerados de todas las maneras posibles. Y no por primera vez un equipo VLF Omega fue instalado en un aparato del CANA (sólo uno de los dos Sea Kings fue así modificado). Ambos helicópteros debían llevar también combustible adicional en cinco tambores, de los cuales sería bombeado a mano durante el viaje de ida. Todos los depósitos y barriles debían ser llenados nuevamente en Isla Borbón con las reservas locales.

Todos los Sea Kings empleados por la Armada durante la guerra de las Malvinas sobrevivieron a la campaña, acumulando unas 300 horas de vuelo en condiciones de combate. Pág. 91: Las tripulaciones, a su vez, adquirieron una invalorable experiencia en la más amplia gama de misiones y ganaron confianza en sus Sea King, los que salieron airosos de duras pruebas. Con posterioridad a la guerra, la 2a. Escuadrilla recibió nuevas máquinas. (Marcel Yves Martin)

La misión comenzó a las 1730Z del 31 de mayo utilizando los aparatos 0677/2-H-233 y 0678/2-H-234 que salieron de Río Grande para su viaje de 350 millas acompañados por un Puma de la Prefectura Naval, que debía escoltarlos durante unas 120 millas y ayudarlos a calibrar su equipo Omega. Un tercer Sea King de la 2da. Escuadrilla fue apostado en Río Gallegos, para un eventual rescate. Las tripulaciones eran la del capitán de corbeta Norberto Barro y la del teniente de navío Osvaldo Iglesias. La primera estaba compuesta por el teniente de navío Guillermo Iglesias y el suboficial Beltrán Guiqueaux, mientras que Osvaldo Iglesias llevaba al teniente de fragata Oscar Branderburgo y al suboficial Roberto Montani. El tiempo era bueno y fuera de una falla en una válvula del sistema de combustible del Sea King de Iglesias, el vuelo transcurrió sin incidentes. El recorrido llevó más de tres horas y fue efectuado a muy baja altura bajo un frío extremo. Los Sea Kings aterrizaron a las 2036Z, recogieron a un piloto de Mentor de la 4ta. Escuadrilla que había quedado allí y a nueve suboficiales mecánicos, despegando poco después de las 2115Z. Los motores habían sido dejados funcionando durante la permanencia en tierra, para evitar cualquier problema de encendido. El regreso fue efectuado en la oscuridad utilizando antiparras de visión nocturna y sin la ventaja del Omega, que había dejado de funcionar en cuanto aterrizaron en Isla Borbón. Ambos helicópteros volaron manteniendo silencio radio, pero en contacto visual.

Barro pasó rozando la cadena de montes y cuando




PELIGRO



La típica campera de cuero de un piloto naval, en este caso perteneciente a la 2a. Escuadrilla de Helicópteros, donde se destacan las insignias correspondientes.

El Sea King 0678/ 2-H-234, que fue uno de los "grandes helicópteros blancos" descriptos por los kelpers como participantes del desembarco del 2 de abril de 1982, se ve aquí la pintura de la Cruz Roja que se le aplicó en el mes de junio, cuando operando desde el "Almirante Irízar" estuvo afectado a la evacuación de heridos.

encontró niebla abrió las ventanillas laterales para distinguir las laderas y evitarlas dejando atrás Soledad sin inconvenientes. En cambio, Iglesias, que no se sentía cómodo con sus antiparras de visión nocturna prefirió trepar a la altura tope de los montes (unos 1.000 pies) para superar las islas. En esas condiciones no corría el riesgo de estrellarse contra una colina, pero estaba expuesto al radar británico. Sin embargo, a pesar de todos esos riesgos y el esfuerzo a que fueron sometidas las estructuras de los aparatos, al volar con 500 libras de exceso sobre el peso máximo y a toda velocidad (120 nudos), ambos Sea King retornaron indemnes a Río Grande a las 0055Z del 1° de junio. Contrariamente a la leyenda argentina no hubo un ataque inmediato de Sea Harriers contra Isla Borbón después de la partida de la expedición de rescate, ni tampoco una incursión de comandos heliportados. Sin embargo los pilotos de la 2da. Escuadrilla se hubiesen divertido, si hubieran sabido que informes de inteligencia sobre los Sea King que habían llegado a la flota británica afirmaban que estaban armados con misiles Exocet –suministrado por el Perú– y que si se los encontraba debían ser destruidos. Una misión de reconocimiento de Sea Harriers fue enviada sobre Isla Borbón con el teniente de fragata Frederiksen y el primer teniente Morgan, del Escuadrón 800, a las 1855Z del 1° de junio y a las 1937Z la pista fue concienzudamente atacada por los tenientes de fragata Braithwaite y Craig del Escuadrón 801 y luego por el teniente de fragata Thomas y el teniente McHarg, del Escuadrón 800.



Los Sea Kings de la 2da. Escuadrilla retornaron a Malvinas poco después de la capitulación del 14 de junio, cuando por lo menos dos se encontraban desplegados en el ''Almirante Irizar'', para servicio de ambulancias. El 0675/2-H-231 y el 0678/2-H-234 fueron utilizados para trasladar heridos desde Puerto Argentino a los buques hospitales y operaban con las insignias usuales que llevaban en las misiones antisubmarinas, junto con el Puma con configuración de ambulancia, el Alouette III y el UH-1H.

Informaciones que se conocieron después de la guerra confirmaron que los cinco Sea Kings permanecieron en servicio tras las hostilidades, pero se estima que solamente tres fueron utilizados operacionalmente durante el conflicto, acumulando unas 300 horas de vuelo. Presumiblemente las actividades del 0696/35 hayan sido excluidas de este informe argentino, porque ciertamente ese Sea King camuflado estuvo muy activo durante la guerra y se sabe que operó desde Río Grande.

A pesar de las dificultades de mantenimiento que se presentaron en la posguerra y el deseo de reemplazar el antiguo sonar AQS-13 y añadirle un nuevo equipo acústico, no había en 1984 planes inmediatos para reemplazar los Sea Kings del CANA con un tipo de helicóptero más moderno. Cuatro nuevos AS-61D Sea Kings furon ordenados poco después de la guerra y los dos primeros, el 0794/2-H-236 y el 0795/2-H-237 estaban listos para su entrega por Italia a comienzos de 1984.



Otra foto del 0678/ 2-H-234, tomada el 16 de junio de 1982, sobre el campo de deportes de Puerto Argentino, cuando contribuía a la evacuación de heridos hacia los buques hospital. (Foto V. Steen)

Las tripulaciones de los Sea Kings desplegados en Río Grande estaban formadas por: capitán de corbeta N. Barro (comandante); teniente de navío G. Iglesias; teniente de navío O. Iglesias; teniente de fragata O. Brandeburgo; suboficial B. Giqueaux; suboficial R. Montani.

CARACTERISTICAS INDIVIDUALES DE LOS HELICOPTEROS

Los Sea Kings antisubmarinos utilizados por la 2da. Escuadrilla durante la guerra volaron durante las hostilidades con sus colores normales de tiempo de paz. En esencia estaban pintados con la parte superior blanca y gris la inferior, con rayas negras en el fuselaje a la altura de los escapes. Llevaban una banda amarilla en los rotores y en la mitad de la cabina tenían pintada una bandera nacional de gran tamaño. El indicativo de llamada estaba aplicado en grandes números adelante de la puerta lateral, pero el número de serie y la inscripción "A.R.A. 25 de Mayo" fueron pintados con pequeños caracteres en la parte posterior del fuselaje. No llevaban la inscripción ARMADA. La insignia de la escuadrilla parece haber sido aplicada sobre la cabina, entre la toma de aire de las turbinas. El Sea King que no fue positivamente identificado en uso operacional durante la guerra, el 0676/2-H-232 fue visto en 1984 con un esquema modificado, cuya principal variante era la inscripción ARMADA en la parte posterior, en letras grandes y en más pequeñas debajo de una de las ventanillas. Un número de código trucado (2-H-32) con los últimos tres dígitos en la nariz y la bandera argentina sobre la puerta lateral.

El Sea King para misiones especiales 0696 mantuvo su camuflaje verde oscuro y marrón claro en la parte superior y gris claro en la inferior, llevando como única inscripción lo que se cree eran los dos últimos dígitos de su indicativo de llamada, pintado de negro en la parte posterior del fuselaje. En 1984 esos distintivos cambiaron ligeramente al aplicarse el indicativo completo sobre el fuselaje y los tres últimos dígitos en gris sobre la nariz. El distintivo de la unidad fue aplicado a los Sea Kings para la guerra antisubmarina.

Como se indicó anteriormente, por lo menos cuatro de los cinco aparatos de la 2da. Escuadrilla de Helicópteros habrían participado activamente en la guerra.

0675
Con la 2da. Escuadrilla en marzo de 1982, con el número "2-H-231". Desplegado con la Fuerza de Tareas 40 el 28/3/82 y utilizado en el "Almirante Irizar" el 2/4/82 para el desembarco de tropas en la isla Soledad. Se lo vio en Puerto Argentino en las primeras horas del 4 de abril. Presumiblemente fue embarcado en el "25 de Mayo" a mediados de ese día, hasta el 5/5/82 y luego desplegado a Río Grande, vía Espora. Utilizado como ambulancia después del 14/7/82. En servicio en Espora después de la guerra.

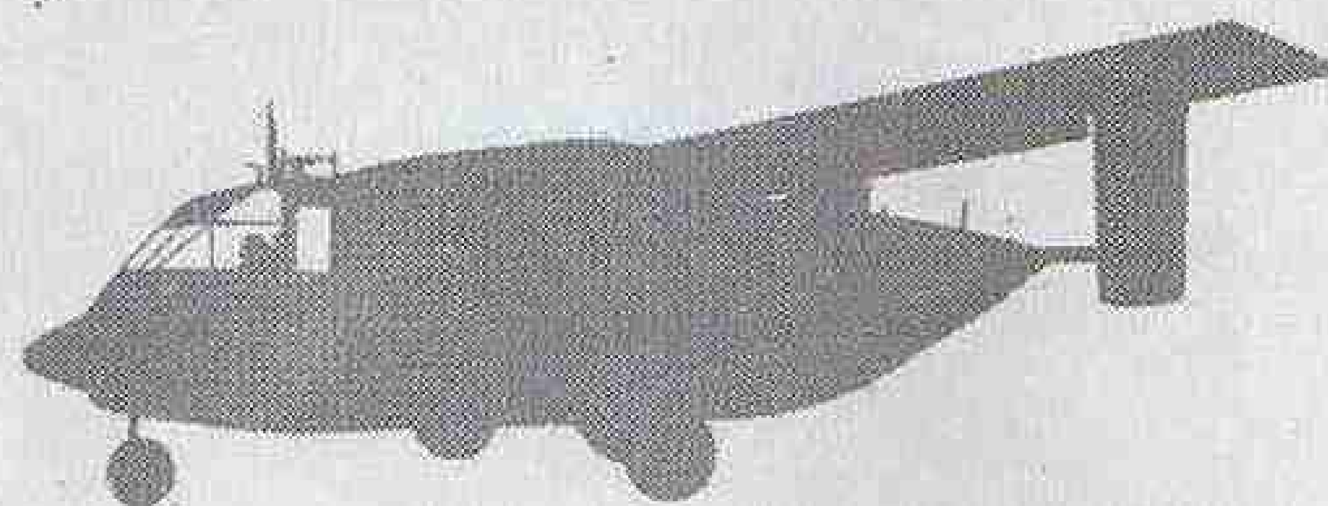
0676
Con la 2da. Escuadrilla en marzo de 1982, con el número "2-H-232". No se confirmó si fue usado operacionalmente durante la guerra, pero se hallaba en servicio en Espora en mayo de 1984.

0677
Con la 2da. Escuadrilla en marzo de 1982, con el número "2-H-233". Se presume que fue embarcado con la Fuerza de Tareas 40 el 23/3/82 y con la Fuerza de Tareas 79 hasta el 5/5/82, siendo desplegado luego a Río Grande vía Espora. Participó en la misión de rescate a Isla Borbón el 31/5/82. En servicio en Espora después de la guerra.

0678
Con la 2da. Escuadrilla en marzo de 1982 con el número "Almirante Irizar" "2-H-234". Desplegado en el "Almirante Irizar" el 28/3/82 con la Fuerza de Tareas 40 y utilizado para los desembarcos en Malvinas el 2/4/82. Probablemente desplegado con la Fuerza de Tareas 79 y luego en Río Grande, vía Espora, a comienzos de mayo del '82. Participó en la misión a Isla Borbón el 31/5/82 y fue utilizado como ambulancia entre el "Almirante Irizar" y Puerto Argentino después del 14/6/82. En servicio en Espora después de la guerra.

0696
Con la 2da. Escuadrilla en marzo del '82 con el número "35". Este Sea King para misiones especiales no habría sido embarcado con los helicópteros de guerra antisubmarina o en las Fuerzas de Tareas 40 o 79, aunque quizás haya desempeñado algún papel en la primera. Más tarde fue desplegado a Río Grande, donde se hallaba el 1/6/82. En servicio en Espora en mayo de 1984.





SKYVAN

PUMA

PREFECTURA NAVAL ARGENTINA

A comienzos de 1982 el componente aéreo del servicio de guardacostas de la Argentina, la Prefectura Naval, consistía esencialmente en una fuerza basada en Buenos Aires cuyas aeronaves eran desplegadas desde la región norteña hacia las más remotas áreas costeras solamente para misiones específicas. En marzo de ese año operaba con seis Hughes 500C, tres SA.330L Puma y cinco transportes Skyvan, este último con base en el Aeropuerto Jorge Newbery (Aeroparque) y los aparatos de ala rotativa en el helipuerto de Puerto Nuevo, ambos en Buenos Aires. Los Hughes 500 se empleaban principalmente en tareas de patrulla en zonas como las de los ríos Paraná y Uruguay y en el estuario del Río de la Plata, en tanto que los Puma, de mayores dimensiones, se utilizaban en misiones SAR (búsqueda y rescate) y de vigilancia marítima. Los multifuncionales Skyvan se utilizaban como transportes de carga y de personal pero en ocasiones eran asignados para misiones SAR, de vigilancia y de lanzamiento con paracaídas.

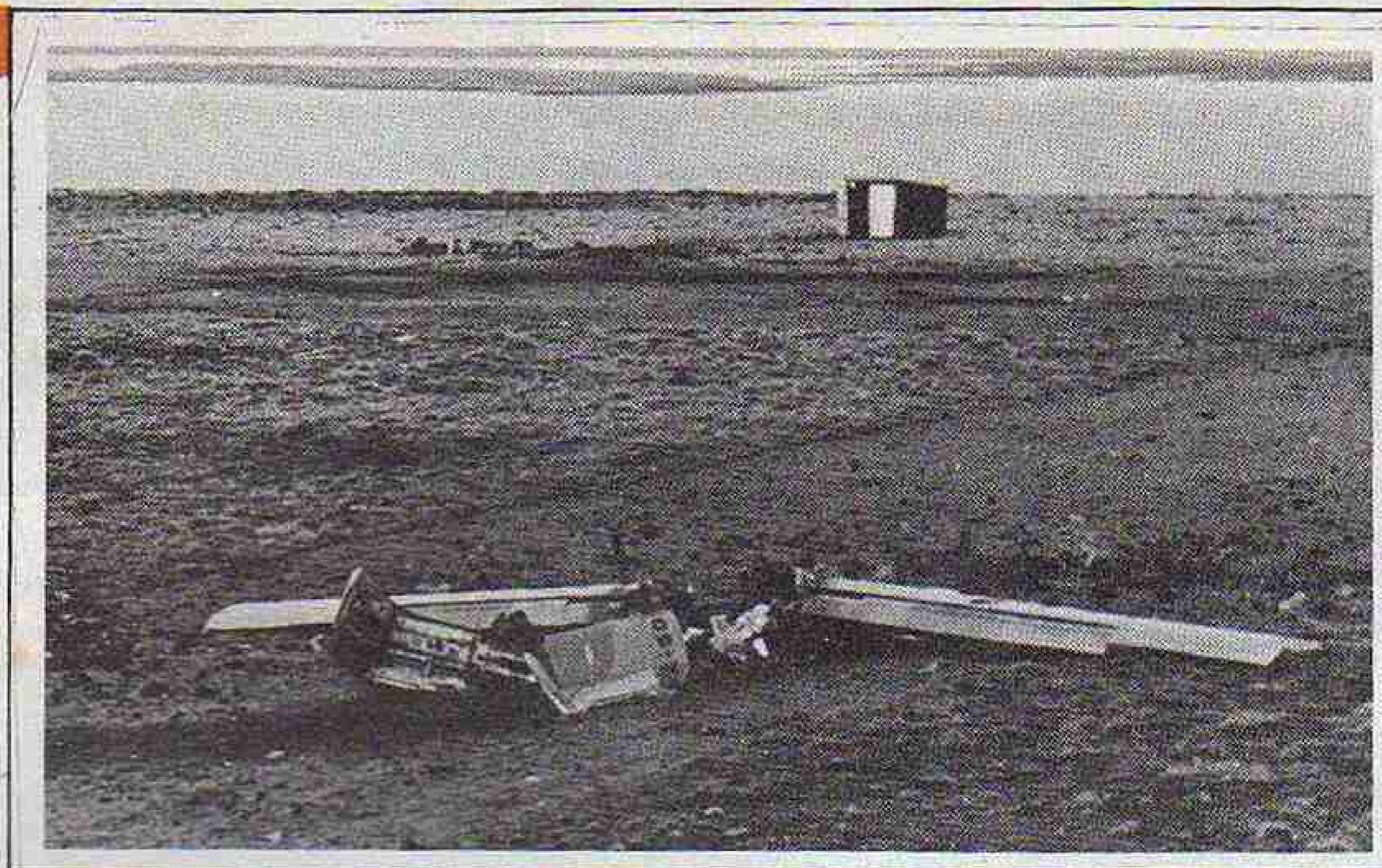
Dada su condición de un departamento naval con personal totalmente militar y comandado por un almirante de la Armada, la participación de la Prefectura en la consolidación post-desembarco en las Malvinas era predecible y de rutina. Dos Skyvans (PA-50 y PA-54) y un Puma (PA-12), junto con dos naves de patrulla, fueron desplazados a Puerto Argentino en los primeros días de abril para cumplir un servicio de guardacostas del nuevo territorio. Las aeronaves, bajo el mando del prefecto aviador Pedro Gómez, recibieron luego la tarea adicional de cumplir funciones de comunicación en apoyo de las fuerzas navales. Las aptitudes del Skyvan para operar en terrenos de escasa longitud lo convertían al menos en teoría, en una máquina particularmente compatible con la tarea encomendada, pero aún su solidez estructural fue finalmente superada por el terreno y otros inconvenientes de los reducidos campos aéreos de las Malvinas. En el continente otros Skyvan y Puma de la Prefectura fueron enviados al sur, a localidades tales como Río Grande, para tareas locales de comunicación y patrullaje.

Los aparatos en Puerto Argentino operaban principalmente desde el hipódromo, pero el empleo de los Skyvan parece se limitó a un puñado de viajes a Prado del Ganso durante abril y unos pocos a la isla Pebble (Borbón) luego de que se instalara la base del CANA a fines de ese mes. Precisamente fue un Skyvan el que llevó el primer personal del CANA a Pebble el 24 de abril y, de acuerdo con evidencias limitadas, parece que un Skyvan fue desplazado a la isla desde Puerto Argentino para empleo local. Durante abril el Puma fue ampliamente utilizado para una variedad de propósitos, frecuentemente como transporte de personal pero también en tareas SAR y de observación. Cuando fue observado en Bahía Fox occidental el 27 de abril, estaba trasladando personal desde Puerto Argentino.

Desafortunadamente, las tres máquinas en Malvinas fueron tempranas víctimas del combate y así tuvieron una escasa participación en la guerra. La baja del Skyvan PA-54 y el Puma PA-12 fue rápida al caer



A pesar de su recia construcción y capacidad de operar en pistas cortas, los Skyvan de la PNA disfrutaron de poco éxito en la campaña. En el caso del PA-54, fue alcanzado por fuego naval británico la noche del 3 al 4 de mayo de 1982 y permaneció inmobilizado en el hipódromo, hasta su destrucción final en los combates del 13 al 14 de junio. (Simon Van Tromp)



El fin del Skyvan de la PNA PA-50 ocurrió el 15-5-82 en Isla Borbón, durante el raid del Regimiento 22 del SAS británico. La foto fue tomada poco después del cese del fuego en Malvinas. (Ministerio de Defensa Británico)

ambos en los primeros bombardeos desde los buques de la Royal Navy. Las circunstancias no fueron claramente establecidas pero parece que un cañoneo naval durante la noche del 3/4 de mayo dejó fuera de servicio, por efecto de la onda explosiva, al Skyvan estacionado en el hipódromo, aunque su destrucción fue probablemente consecuencia del fuego de artillería de 105mm durante el bombardeo de Puerto Argentino el 12/13 de junio. El Puma también resultó seriamente dañado por fuego naval y un informe oficial argentino consignó que ésto tuvo lugar esa misma noche del 3/4 de mayo. Posteriormente al Puma se le retiraron varios elementos, incluyendo las palas del rotor, y fue encontrado por las fuerzas británicas prácticamente como una estructura abandonada en el camino junto a la residencia del gobernador.

El Skyvan PA-50 sobrevivió un poco más y luego de quedar confinado en la isla Borbón durante varios días resultó destruido en ese lugar en las primeras horas del 15 de mayo, como consecuencia de explosivos colocados por las fuerzas especiales británicas en su incursión comando a la base.

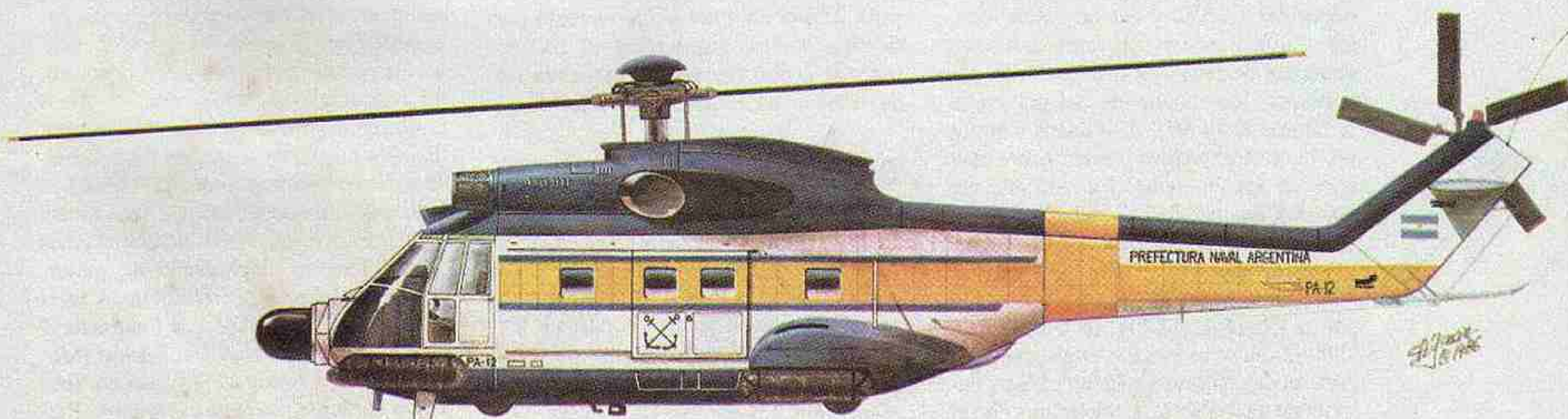
La Prefectura no reemplazó sus pérdidas en las Malvinas y, a pesar de que los PUma y Skyvan basados en el continente fueron empleados extensivamente durante el resto de la guerra, ninguna otra aeronave se involucró en una situación de combate.

La Prefectura Naval continuó operando con los tres Skyvans sobrevivientes y los dos restantes Pumas, junto a los seis Hughes 500C, después de junio de 1982.



El Puma PA-12 de la Prefectura Naval, yace abandonado a un costado de la costanera de Puerto Argentino, después de haber sido "canibalizado" a fondo. (Simon Van Tromp)

En el dibujo de abajo, se observa al PA-12 con el esquema de pintura con que operó en la campaña. Nótense las bandas amarillas pintadas especialmente como a muchas otras aeronaves argentinas que participaron en la guerra.





El Puma PA-12, tal como fue encontrado por los británicos al entrar en Puerto Argentino. Se hallaba cubierto por una red de enmascaramiento. No obstante el vandalismo de las tropas que ingresaron a la ciudad por ese lado, el helicóptero se consideró digno de ser rescatado y, como otras aeronaves capturadas, fue trasladado al Reino Unido para su reparación. (Foto Paul R. G. Haley, "Soldier")

*Con la excepción del prefecto aviador **Pedro Gómez** mencionado, no se conocen los nombres de los aviadores de la PNA destacados en Malvinas.*

Detalles individuales de los aviones

Los dos Skyvans destacados en Puerto Argentino en abril de 1982 estaban camuflados, al igual que los utilizados en el continente. Pero se estima que el nuevo esquema de colores fue aplicado antes del desembarco argentino en las Malvinas (posiblemente tan atrás como 1979). El esquema original y básico de color blanco fue reemplazado totalmente por el mismo nuevo camuflaje que más tarde fue utilizado en los Mentor y MB-339A del CANA (inspecciones de posguerra de los restos de esos aparatos revelaron que un moteado marrón y amarillo había sido agregado al camuflaje verde básico). La identificación PREFECTURA NAVAL ARGENTINA se supone fue mantenida en la parte posterior del fuselaje y el número de serie quedó en la base de cada estabilizador horizontal. Una pequeña bandera nacional sobre el número de serie reemplazó a la anterior bandera de mayores dimensiones. Después del 1 de mayo se pintó una banda de identificación vertical amarilla en torno de la parte posterior del fuselaje.

El Puma PA-12 retuvo sus colores de tiempo de paz cuando fue llevado a Puerto Argentino. Esencialmente consistían en fuselaje y cola blancos, con superficies superiores, la parte inferior del fuselaje y los alojamientos del tren de aterrizaje en azul oscuro. La leyenda PREFECTURA NAVAL ARGENTINA y el número de serie aparecían pintados en negro en el sector posterior del fuselaje y la bandera nacional en la unidad de cola. Después del 1 de mayo se aplicó una banda de identificación vertical de color amarillo en la parte delantera de la estructura que une el compartimiento principal con el conjunto de cola. Una franja similar en amarillo fue pintada horizontalmente siguiendo la línea de las ventanas y a lo largo del fuselaje.

Las tres historias que siguen reflejan solamente los detalles conocidos de las máquinas desplegadas en las Malvinas. No están disponibles los detalles específicos de las aeronaves utilizadas en Río Grande y otras bases del continente.

PUMA

PA-12 SA.330L
En 3/82 con la "Agrupación Albatros". Se presume fue embarcado a Puerto Argentino en 4/82 aunque su primera identificación positiva fue el 27/4/82 en Bahía Fox Occidental. Informes argentinos señalan que fue dañado por cañoneo naval británico en Puerto Argentino durante la noche del 3/4/5/82 y que no volvió a volar. Canibalizado y más tarde dejado en una calle cercana a la residencia del gobernador, fue encontrado ahí por tropas británicas el 14/6/82. Los daños internos por la onda explosiva pueden haber ocurrido en ese momento. Llevado por aire por el Chinook ZA718 del 18 Sqdn al "Tor Caledonia" en Puerto Williams para ser transportado al Reino Unido.
Partió en el buque el 1/8/82. Descargado por el Chinook ZA709 del 18 Sqdn el 19/8/82 mientras la nave estaba fuera de Portsmouth (antes de que atracara en Felixstowe el 20/8/82) y trasladado por el helicóptero hasta la instalación aérea naval (RNAY) de Fleetlands para inspección y posible reconstrucción. Exhibido en el muelle durante los Portsmouth Navy Days 28-30/8/82. Transferido por tierra a St. Ethan el 16/9/82 para la muestra de la Batalla de Inglaterra el 18/9/82 y poco después devuelto a Fleetlands para una inspección detallada. Se encontró que el daño era escaso, con orificios provocados por armas pequeñas y esquirlas, y los efectos de la explosión de una granada en la zona de la cabina. Como anticipo de su restauración, se le asignó el número de serie ZE449 en 1984 y fue enviado por tierra a Weston-Super-Mare el 16/1/85 (adonde arribó ese mismo día) para ser devuelto a su condición de vuelo.

SKYVAN

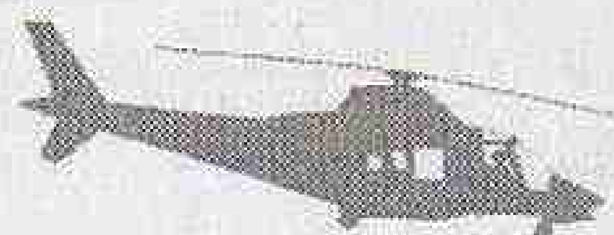
PA-50
En 3/82 con la Prefectura Naval en el aeroparque Jorge Newbery, Buenos Aires. Trasladado a Puerto Argentino durante 4/82. Utilizado desde el aeropuerto y el hipódromo de Puerto Argentino hasta principios de 5/82 cuando se supone fue desplazado a la isla Pebble. Destruido ahí el 15/5/82 durante el raid comando del 'D' Sqdn 22 SAS Regt. sólo la parte externa de las alas y la cola no resultaron destruidas por el fuego. Los restos fueron finalmente movidos al perímetro del campo aéreo a finales de 1983. Los trozos más grandes fueron enterrados en el cráter dejado por una bomba. Pero en 2/85 todavía eran visibles algunas partes.

PA-54
En 3/82 con la Prefectura Naval en el aeroparque Jorge Newbery. Llevado a Puerto Argentino en 4/82. Operó desde el aeropuerto y el hipódromo de Puerto Argentino hasta la noche del 3-4/5/82 cuando fue dañado por fuego naval británico. Se estima que no volvió a volar y más tarde fue destruido en el hipódromo por disparos de artillería durante los bombardeos finales británicos del 12-13/6/82.
Los restos fueron llevados a la zona del hangar Beaver en 10/83 aunque algunas partes menores, incluyendo un motor, fueron trasladados al Reino Unido en el "St Helena" y arribaron a Falmouth el 11/6/83. Fueron llevados al FAAM (Museo del Arma Aérea de la Flota) en Yeovilton el 14/6/83 para su exhibición. Partes del ala y de la cola fueron vistos cerca del extremo del hipódromo en Puerto Argentino en 9/84.

CHINOOK

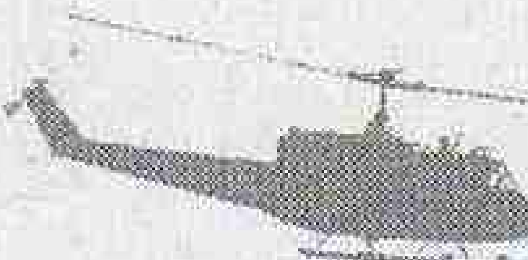


HIRUNDO



Augusta A-109

IROQUOIS



PUMA



BATALLON DE AVIACION DE COMBATE 601

En 1982 el Ejército Argntino estaba organizado de manera tal que su componente aéreo, el Comando de Aviación de Ejército (CAE), formaba parte de la Infantería. El CAE comprendía dos organizaciones de mando: el Batallón de Aviación de Combate 601 (CAB601) y la Compañía de Aviación de Apoyo General 601 (CAAG601), los dos basados en Campo de Mayo. El CAB601 estaba compuesto solamente por helicópteros y constituía la fuerza de cobate del CAE, en tanto que la CAAG 601 era esencialmente una unidad de apoyo con aparatos de ala fija a la que se le asignaban diversas tareas. Dentro del CAB601 existían compañías de vuelo: una compañía de ataque y dos compañías de asalto. La Primera, la Compañía de Helicópteros de Ataque, estaba equipada, en marzo de 1982, con el A-109A Hirundo y el SA.315B Lama. La Compañía de Helicópteros de Asalto 'A' volaba los SA.330L Puma y los CH-47C Chinook, mientras que la Compañía de Helicópteros de Asalto 'B' utilizaba los UH-1H Iroquois (el omnipresente "Huey" era más conocido en el CAE como "UH").

La fuerza de combate del CAB601 al 1 de abril de 1982 era de nueve A-109A, seis Lamas, ocho Pumas, dos Chinooks y unos veinte UH-1H. De estos, un A-109A (AE-332) había estado en mantenimiento mayor por 18 meses y otro (AE-333) durante seis meses. También un Lama (AE-388) había estado en mantenimiento por 18 meses. Un noveno Puma (AE-502) había resultado destruido anteriormente en un accidente. A pesar de los problemas ocasionados por el embargo de armas impuesto por los Estados Unidos y por las restricciones económicas internas, el CAB601 se mostró como una organización razonablemente eficiente y bien equipada. Sus helicópteros eran modernos y se contaban entre los mejores disponibles en el mercado mundial, además, a nivel latinoamericano, la unidad era numéricamente fuerte.

El papel del Ejército en la Operación "Rosario" fue limitado y solamente un grupo reducido de tropas especiales desembarcaron en la isla Soledad el 2 de abril junto con los infantes de marina de la Fuerza de Tareas 40.1. El único helicóptero del CAB601, que los acompañó, un Puma, fue desembarcado del "Almirante Irízar" el 3 de abril con daños leves como consecuencia del estado del mar el 29 de marzo, pero fue rápidamente vuelto al servicio.

Un mes antes de "Rosario" el CAB601 había destacado un Puma, el AE-504, a Tierra del Fuego para tareas de rutina del Ejército. Era piloteado por el teniente primero Juan Villagra y aunque conservaba el camuflaje oscuro normal, el Puma había sido equipado con esquíes para operar en la nieve. A fines de febrero fue embarcado en Ushuaia en el "Bahía Paraíso" con un Alouette III, el 0699/3-H-110, del CANA para ser llevados a las islas Orcadas del Sur en tarea de apoyo a programas de investigación independientes. Su presencia en el "Bahía Paraíso" fue de rutina hasta mediados de marzo cuando el buque se vio envuelto en la cuestión de los "chatarreros" en las Georgias del Sur. Luego, a medida que la crisis se profundizaba, se cambió la misión del buque polar. A lo largo de la última semana de marzo los dos helicópteros se involucraron en una operación de reconocimiento del "gato y el ratón" en la que el "Bahía Paraíso" y el "Endurance" se seguían mutuamente. Finalmente, a las 2200Z del 31 de marzo el "Endurance" se evadió del "Bahía Paraíso", que quedó esperando el arribo de la "Guerrico" en el área de las Georgias. Fue la "Guerrico" la que recogió de Leith a los infantes de marina que habían recibido la misión de capturar la fuerza británica en Grytviken, la Naval Party 8901. Juntos, los dos buques integraban la rápidamente formada Fuerza de Tareas 60.

La "Guerrico" se encontró con el "Bahía Paraíso" alrededor de las 0900Z del 3 de abril y rápidamente se pusieron de acuerdo en que mientras el Alouette proporcionaría información de reconocimiento, el Puma podría ser empleado en llevar a tierra a los infantes de marina de la "Guerrico". El Alouette guiaría al Puma a un sitio adecuado de aterrizaje y enseguida asumiría una tarea de vigilancia aérea sobre la actividad de la tropa británica. La misión comenzó poco después de las 1400Z y el AE-504 realizó su primer viaje con una tripulación de tres hombres y veinte infantes de marina. El Alouette había estado en vuelo durante una hora sin detectar signos de vida pero poco antes de que aterrizara el Puma, vigías en la "Guerrico" detectaron algún movimiento cerca del hospital en Grytviken. Un rápido cambio de planes desembocó en que los dos helicópteros se acercaran a Grytviken desde atrás del monte Hodges pero entonces el Puma se encontró con que no podía tocar tierra y los 20 infantes de marina tuvieron que saltar sobre aguas bajas. Mientras vadeaban a tierra, el Puma retornó al "Bahía Paraíso" en busca de refuerzos. Cuando volvió a la playa con el segundo grupo de infantes de marina recibió el fuego



Arriba: *Uno de los Agusta A-109A con que cuenta actualmente el Batallón de Aviación de Combate 601 del Ejército, similar a los que participaron de la campaña de Malvinas, aunque nunca se los llegó a utilizar en su rol de ataque.* ***Derecha:*** *detalle del armamento de un A-109 A.*

del Naval Party 8901. A las 1505Z el AE-504 fue alcanzado por más de 50 disparos por una GPMG (ametralladora de propósitos generales) y por el fuego de armas pequeñas que provocaron la muerte de dos infantes y heridas a muchos otros. A pesar de los serios daños en el motor y sistema hidráulico, Villagra y su copiloto, el teniente primero Eduardo Leguizamón, lograron mantener al Puma en vuelo, que luego de un vuelo irregular a través de la bahía aterrizó con violencia y se volcó sobre su costado izquierdo. El Alouette también había sido alcanzado por los disparos pero su aterrizaje junto al Puma fue sólo por precaución y continuó volando para llevar a los heridos y traer más infantes de marina hasta que se produjo la rendición británica. El capitán del "Bahía Paraíso" dio 40 minutos a la tripulación para sacar todo lo que pudieran del Puma y, para cuando se retiraron, el motor y una cantidad de instrumentos habían sido recuperados. El resto del AE-504 nunca fue recuperado por los argentinos y para 1983 todavía estaba donde había caído, el Primer helicóptero perdido en acción por el CAB601.

Después de un día o dos de la pérdida del AE-504 los oficiales y demás integrantes del CAB601 comenzaron a recibir órdenes para alistarse junto con sus helicópteros para trasladarse de Campo de Mayo a las Malvinas. Las órdenes resultaron en cierta medida sorpresivas para la mayoría del personal de la unidad, los cuales habían tenido noticias del éxito de la Operación "Rosario" por los medios de información. No fue hasta que la perspectiva de una represalia británica se convirtió en una amenaza seria que se realizaron nuevos planes para llevar más helicópteros del CAE a las islas. Así, mientras la flota británica zarpaba el 5 de abril, el CAB601 planeaba ansiosamente el movimiento de la primera ola de refuerzos hacia el sur para unirse al solitario Puma en Puerto Argentino.

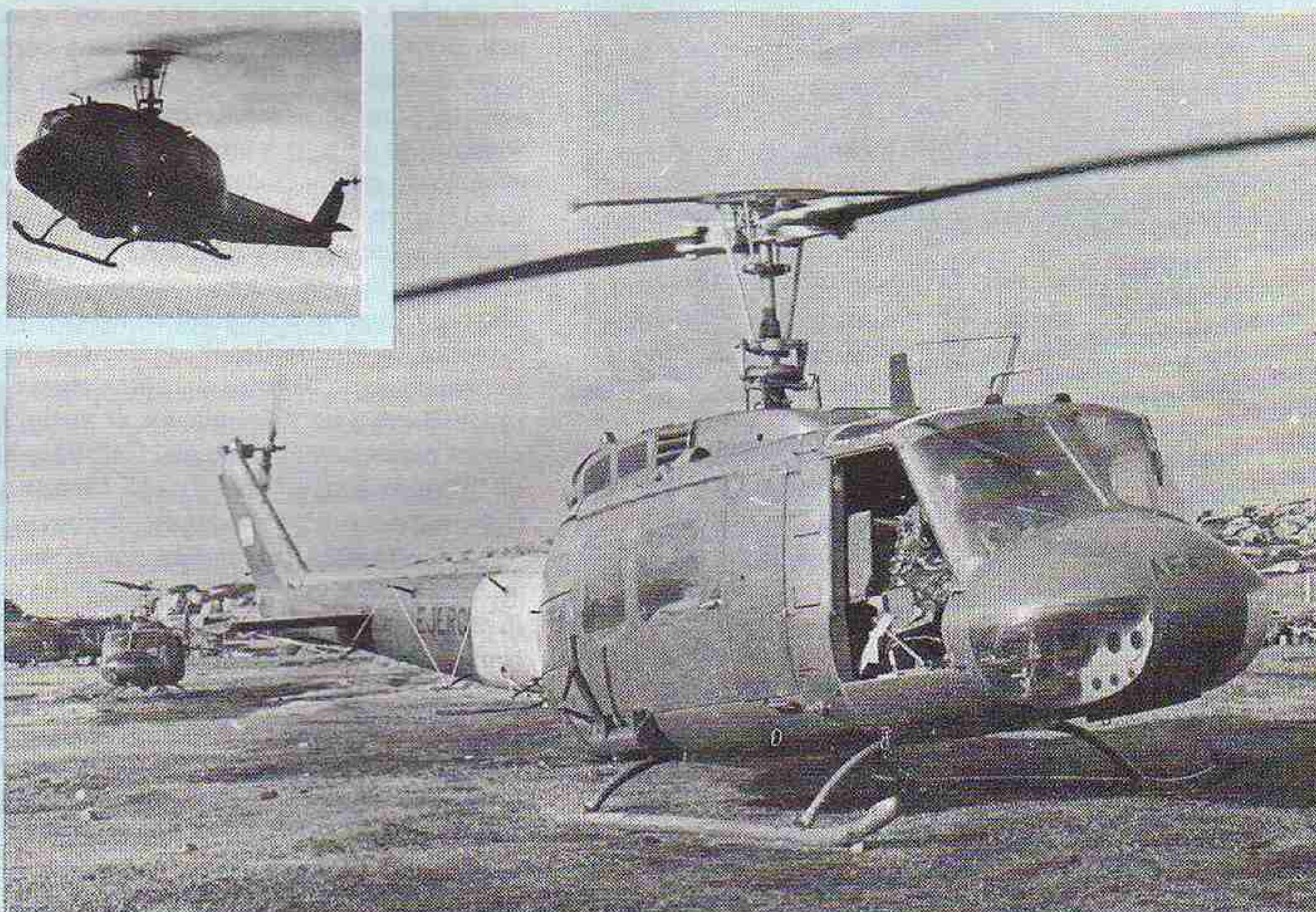
Los primeros helicópteros en dejar Campo de Mayo fueron tres Pumas y dos A-109A. Los dos primeros Pumas y un A-109A de escolta partieron al amanecer del 6 de abril para su largo viaje a Comodoro Rivadavia vía la base naval Comandante Espora en Bahía Blanca. Desde Comodoro Rivadavia volaron hasta el "Bahía Paraíso" que se encontraba a unas 50 millas de Puerto Deseado. Una vez embarcados fueron resguardados en el hangar y el buque partió hacia Puerto Argentino. Los tres helicópteros despegaron temprano a la mañana siguiente cuando la nave estaba todavía a unas 100 millas de las islas y cumplieron el trayecto a Puerto Argentino por sobre la Gran Malvina y la isla Soledad. Otro Puma y un segundo A-109A rápidamente hicieron un cruce similar y para el 9 de abril el CAB601 tenía cuatro Pumas y dos A-109A operacionales en su nueva base en Moody Brook, las antiguas barracas de los Marines británicos.

Los primeros UH-1H recibieron la orden de partir de Campo de Mayo el 7 de abril y se pusieron en marcha en dos grupos rumbo a la base de la FAA en Tandil, provincia de Buenos Aires. Luego de una breve detención, continuaron camino hacia Espora, adonde arribaron al mediodía. Ahí se quedaron hasta el 9 de abril, cuando el AE-409 piloteado por el teniente Molina



Arriba: El 18/6/82 el UH-1H AE-413 del CAB601, todavía en condiciones de volar, fue tomado por el Sqdn Ldr (capitán) Rob Tierney para ser usado por la 5 Infrantry Brigade. Aquí se lo ve en el campo de deportes con los colores del servicio médico que habían sido pintados por el CAB601 unos diez días antes y que apenas fueron modificados para ser operados por los británicos. Por temor de que las cruces rojas contravinieran la Convención de Ginebra una vez que la 5 Infrantry Brigade empezó a transportar tropas sanas y armadas, fueron borradas en pocos días. Durante su corta vida operacional con la Brigada, el bautizado "Sheto Hatti" (gurkhali para "elefante blanco") realizó 40 aterrizajes en las cubiertas de 14 buques distintos. Arriba derecha: El recuadro muestra el AE-413 despegando del "Intrepid" después de que las cruces rojas fueron borradas (vía Lt. S.A. George, RN/Ministerio de Defensa).

Abajo: Otro UH-1H del CAB601, el AE-422, había sido apropiado por el Lt Cdr (capitán de corbeta) Keith Dudley del 820 Squadron pero fue en manos del 825 Squadron que voló la mayoría de las 30 horas antes de que fuera embarcado hacia el Reino Unido. Aquí se lo ve al mando de Dudley en el hipódromo de Puerto Argentino realizando pruebas en tierra previas a su partida hacia el establecimiento San Carlos el 16/6/82. Cerca de la puerta de la cabina se ve el soporte para la ametralladora; la puerta de la cabina había sido sacada por el CAB601. Las marcas del "Huey" son las habituales del CAB601, la franja identificatoria amarilla fue pintada después del 1/5/82 para evitar el riesgo de que por error recibiera el fuego de las tropas propias. El recuadro muestra el arribo del AE-422 a San Carlos en la tarde de ese mismo día. (Lt. S.A. George RN)



voló a San Antonio Oeste donde fue embarcado en el "Bahía Paraíso" ese mismo día. Como lo había hecho antes, el "Bahía Paraíso" llevó su cargamento del CAE hacia las Malvinas durante la noche y el AE-409 fue así el primer Huey en llegar a Puerto Argentino. Inmediatamente fue puesto a trabajar y en el primer día, 10 de abril, voló por más de seis horas. El AE-409 había sido acompañado por otro A-109A y así, para entonces, estaban disponibles ocho helicópteros: cuatro Pumas, tres A-109A y el UH-1H.

Los otros Hueys experimentaron ciertos contratiempos después de que el AE-409 partiera para las Malvinas. Quedaron en Espora hasta el 11 de abril, cuando salieron para Comodoro Rivadavia con una parada para reabastecerse en San Antonio Oeste y una breve escala en la base naval de Trelew. Su arribo a Comodoro Rivadavia se cruzó con la declaración británica de una zona de exclusión marítima (MEZ) que sería efectiva a las 0400Z del 12 de abril. La MEZ fue considerada seriamente por los argentinos y se decidió que

debían seguir viaje como carga aérea antes que en la bodega de un buque. Consecuentemente, se hicieron planes para prepararlos para ser trasladados a bordo de los transportes C-130 de la FAA. El planeamiento de la operación era bastante simple pero conseguir las herramientas y equipos para desmantelar y estibar el UH-1H para transporte por vía aérea demandaba mucho tiempo, por lo que no fue hasta el 18 de abril que el primero de ellos, el AE-410, fue llevado a Puerto Argentino. Una vez rearmados, éstos también fueron trasladados a la cercana base de Moody Brook.

Para el 18 de abril el primero de los Chinooks llegó a las Malvinas, donde se unió a las dos unidades de la FAA, que para ese entonces operaban en Prado del Ganso con el destacamento del Grupo 7. La fuerza del CAB601 en Moody Brook fue incrementada aún más hasta once con el arribo simultáneo del quinto y último Puma. Los UH-1H continuaron llegando como carga aérea y las entregas se concretaron los días 21, 22, 23 (cuando llegaron cuatro) y 29 de abril. El segundo Chinook se incorporó el 30 de abril y así, mientras todos esperaban en tensión el siguiente movimiento de la Fuerza de Tareas británica, el CAB601 alcanzó su fuerza plena. En el lugar había 19 helicópteros, dos Chinooks, cinco Pumas, tres A-109A y nueve UH-1H.

Chinook	AE-520	AE-521	
Puma	AE-500	AE-503	AE-508
	AE-501	AE-505	
A-109A	AE-331	AE-334	AE-337
UH-1H	AE-406	AE-412	AE-418
	AE-409	AE-413	AE-422
	AE-410	AE-417	AE-424

Para sus tareas en las Malvinas los Pumas volaban con su tripulación normal de dos pilotos y un suboficial para las cargas pero en los UH-1H los copilotos fueron reemplazados por mecánicos, usualmente un suboficial, y se agregó un artillero en uno de los laterales. Los Pumas eran utilizados para los despliegues iniciales de tropa y para reforzar y reabastecer a las guarniciones más distantes, especialmente aquellas en la Gran Malvina. Los mayores movimientos de tropas incluyeron el traslado a Bahía Fox del RgtInf8 por medio de Pumas el 12 de abril, una operación similar para hombres del Ejército y de la FAA a Darwin desde el 16 de abril y el transporte aéreo del RgtInf5 y otras unidades por medio de Pumas y UH-1H hacia Puerto Howard entre el 26 y el 29 de abril. A lo largo del mes los UH-1H cumplieron con una cadena sin fin de hombres y equipos desde Puerto Argentino hacia las defensas exteriores y los distantes puestos de observación en la isla Soledad. Los A-109A volaron en misiones de escolta y de carga general. Para estas tareas cada tipo de helicóptero utilizaba un código de identificación. Así los A-109A eran los "Tortas", los UH-1H "Panes", los Chinooks "Chanchas" y los Pumas "Flores".

A mediados de abril uno de los dos Pumas que debía haberse quedado en el continente fue llevado al "Bahía Paraíso" para ser utilizado como ambulandia. Este anónimo Puma blanco, marcado solamente con las cruces rojas, fue embarcado antes del 1 de mayo y todavía estaba en funciones ya avanzado junio, cuando fue visto por última vez en las Malvinas evacuando heridos argentinos.

Mientras la unidad se alistaba para el ataque anticipado llegaron noticias de un accidente en el continente de un UH-1H. El AE-419 se estrelló el 30 de abril en Caleta Olivia, matando al piloto, dos suboficiales de la tripulación y a otros ocho hombres. Era una mala noticia en un momento de tensión.

Los ataques aéreos y navales británicos del 1 de mayo marcaron una clara división para las operaciones con helicópteros en las Malvinas. Hasta ese momento los vuelos habían resultado relativamente fáciles, sólo con preocupaciones menores causadas por el mal tiempo y alguna ocasional escasez de combustible. Después del 1 de mayo los temidos "Harriers" (como comunmente se denominaba a las versiones naval y de la RAF) prácticamente dominaban el cielo y sus apariciones implicaban una amenaza de desastre para los helicópteros. Los vuelos prolongados sólo se realizaban en horas del amanecer o del crepúsculo y a través de sinuosos circuitos "seguros" que aprovechaban al máximo los perfiles del terreno rocoso. Los helicópteros volaban a muy bajo nivel y pronto se convirtió en una rutina el abandonar la máquina y correr a guarecerse si eran sorprendidos por los Sea Harrier. Sin embargo, no se esperaba que todos los problemas vinieran de lo alto y así los A-109A regularmente volaban en misiones de protección con los Pumas y UH-1H en vuelos extensos, ante la posibilidad de un ataque de fuerzas de comandos.

Aunque los bombardeos aéreos y navales del 1 de mayo no dañaron a ninguno de los helicópteros estacionados en Moody Brook, se decidió que debían ser inmediatamente llevados a un área segura al norte del monte Kent, a unos 15 minutos de vuelo. Las instalaciones para mantenimiento del CAB601 –básicamente el "Hangar Beaver" del FIGAS (Servicio Aéreo del Gobierno de las Islas Falklands)– seguirían en uso. Los UH-1H y A-109A fueron llevados en masa alrededor de las 1400Z y con gran precaución por temor a que fueran confundidos con el enemigo y se abriera fuego contra ellos. Para minimizar esa posibilidad, se pintó una banda amarilla en el sector trasero del fuselaje de todos los helicópteros. Sólo un UH-1H, posiblemente el AE-418, no pudo concretar el traslado en ese momento por un problema de aceite de la transmisión.

Los vuelos continuaron en la primera semana de mayo sin pérdidas, aunque hubo muchos sustos. Los "alerta roja" se convirtieron en algo habitual (y en la zona de Darwin y Prado del Ganso llegaron a ser casi permanentes) en la medida que se incrementaban los borbardeos navales y los ataques aéreos. La primera pérdida en Malvinas tuvo lugar el 9 de mayo cuando el Puma AE-505 recibió la misión de rastrear la zona marítima del Seno Choiseul, en el área general de la isla de los Leones Marinos, en busca del Pesquero "Narwal", que había sido atacado por Sea Harriers del 800 Sqdn más temprano ese mismo día. A las 1907Z fue captado por el radar del "Coventry", que en ese momento estaba bombardeando Puerto Argentino, y el destructor derribó al Puma desde el límite de su alcance

con un misil Sea Dart. En ese momento el CAB601 no pudo saber lo que había ocurrido y, a raíz de cuatro días de un tiempo realmente atroz, se vio imposibilitado de montar un eficaz operativo de búsqueda del Puma faltante.

Finalmente un boletín de noticias de la BBC confirmó sus temores. El helicóptero derribado llevaba una tripulación de tres hombres: el piloto teniente primero Roberto Fiorito, el ingeniero teniente primero Juan Buschiazzo y el suboficial Raul Dimotta. Ni ellos ni el Puma fueron encontrados.

Esa misma noche del 9 de mayo otro bombardeo naval sobre Moody Brook dañó al UH-1H AE-410. Este aparato sufrió algunos daños por esquirlas en el fuselaje y motor y aunque en el continente hubiera sido rápidamente reparado, la situación era distinta en Moody Brook por lo que este Huey quedó fuera de servicio durante el resto de la guerra. El Puma AE-508 también fue alcanzado en el mismo ataque pero enseguida fue reparado. Como resultado directo de este incidente los helicópteros del CAB601, que recientemente habían retornado a Moody Brook, fueron trasladados nuevamente y se decidió que su zona de estacionamiento sería cambiada cada dos o tres días. Pero esta medida proveía escasa protección contra los elementos y el 11 de mayo recibieron algunos daños menores por tormentas.

Aunque el mantenimiento resultaba difuclutoso bajo las circunstancias imperantes, se siguieron estrictos esquemas todo el tiempo posible. Un caso típico en los UH-1H fue el AE-409, que recibió un "chequeo Malvinas" de 25 horas el 13 de abril, uno de 50 horas el 30 del mismo mes y otro de 75 horas el 26 de mayo. Estas inspecciones se realizaban con pruebas exhaustivas y a principios de mayo se hizo evidente una escasez de algunos repuestos vitales. Fue el 2 de mayo cuando el Chinook AE-520 quedó en tierra cerca de la residencia del gobernador en Puerto Argentino debido a persistentes problemas de motor.

Los helicópteros continuaron volando cada día excepto cuando las condiciones climáticas se los impedía. A pesar de numerosas alarmas (incluyendo disparos de artillería de fuerzas propias) no se perdió ninguno más hasta fines de mayo. Para el 16 de mayo la unidad había vuelto al área de Puerto Argentino pero en pocos días se trasladó a la zona del Dos Hermanas y enseguida volvió a las faldas del norte del monte Kent. Con cada movimiento todo el personal y equipo de apoyo acompañaba a los helicópteros y la "ciudad de carpas" del CAB601 se trasladaba de lugar en lugar. Alrededor de las 1245Z del 19 de mayo el 801 Sqdn intentó infructuosamente bombardear la zona de monte Kent a través de las nubes a gran altitud utilizando bombas con espoletas de tiempo regulable. No se registraron daños.

El desembarco británico por tanto tiempo esperado tuvo lugar el 21 de mayo y los ataques aéreos tanto de los Harriers de la RAF como de los Sea Harrier navales aumentaron su intensidad. En la madrugada de ese día, cuando muchos hombres del CAB601 todavía dormían en sus tiendas, los Harriers del 1 (F) Sqdn del Sqdn Ldr (capitán) Jerry Pook (XZ988) y el Flt Lt (primer teniente) Mark Hare (XZ 963) aparecieron sobre el parque de helicópteros situado al norte del monte Kent y, luego de una pasada de reconocimiento, atacaron a los helicópteros con bombas "de racimo" (dispositivos que contienen una cantidad de bombas reducidas que se esparcen sobre el blanco). La primera pasada fracasó pero en un segundo ataque el fuego de cañón del avión de Hare alcanzó al Chinook AE-521 que se incendió y se quemó totalmente. Un Puma, el AE-501, que estaba a unos 90 metros al este, también fue alcanzado por los disparos en la misma pasada y en las posteriores, que le provocaron serios daños pero no lo destruyeron. Cerca de ahí, el UH-1H del teniente primero Sánchez Marino (que se piensa que era el AE-417) estaba en tierra con el motor en marcha cuando comenzó el ataque y, entre cada corrida de fuego, el piloto y su tripulación lograron detenerlo pero no antes de que las palas del rotor resultaran dañadas por los disparos de los cañones de 30 mm. En realidad los Harriers habían infligido escasos daños al Huey y después de que se le cambiaran las palas se alejó del sector por sus propios medios. Sin embargo, el 21 de mayo el CAE sacó a un UH-1H de su lista de aparatos disponibles y ante la ausencia de otro incidente conocido puede suponerse que había recibido otros daños que no pudieron ser inmediatamente subsanados. El Puma, totalmente inutilizable, fue dejado en el lugar donde había sido alcanzado para su posterior recuperación pero, según pudo deducirse más tarde, ésto no ocurrió. El área del Monte Kent no estaba protegida por baterías antiaéreas y a pesar de que contaba con un nutrido fuego de armas portátiles, en general resultaba poco efectivo. Una vez que el "polvo" se asentó, los helicópteros fueron evacuados una vez más a Puerto Argentino y la comparativa seguridad de su defensa aérea. No obstante, la unidad terminó el día con un mejor espíritu después de que el UH-1H piloteado por el capitán Jorge Svensen, el comandante de la compañía de Hueys, rescató del mar al teniente de navío José Arca, quien se había eyectado de su Skyhawk cerca del aeródromo de Puerto Argentino. El 22 de mayo los UH-1H se vieron envueltos nuevamente en una misión de rescate, cuando recuperaron a dos marinos heridos, uno de los cuales luego falleció, de la lancha patrullera "Río Iguazú" de la PNA, después de que fuera atacada por Sea Harriers del 800 Sqdn en el Seno Choiseul.

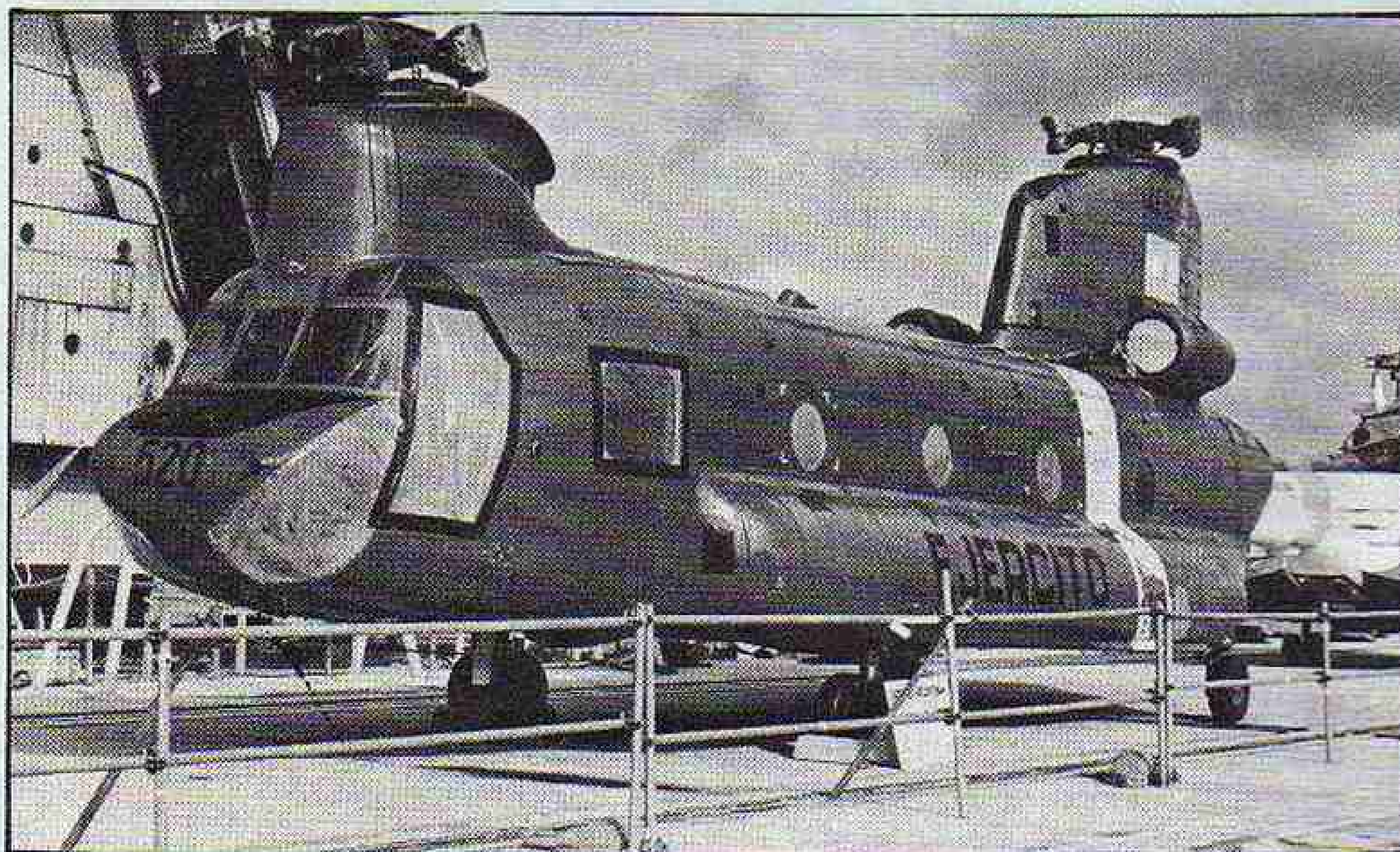
Mientras que los UH-1H continuaban con el transporte de tropas en el área de Puerto Argentino, el trabajo de los Pumas cada día se tornaba más arriesgado. Cualquier descuido podía desembocar en el desastre, ya que sus tripulaciones para ese entonces tenían que vigilar la presencia de fuerzas enemigas en tierra y en el aire. El 22 de mayo un vuelo de tres Pumas con un A-109A de escolta partió de Puerto Argentino con una carga de munición para Puerto Howard. El convoy era liderado por el Puma AE-508, que llevaba al comandante de la compañía, seguido por los AE-500 y AE-503. Enel A-109A, matrícula AE-337, iba el segundo comandante del CAB601. Se trataba de una misión importante y peligrosa, porque su carga incluía los misiles Blowpipe que eran urgentemente requeridos y munición de mortero. Como era de rutina para esos vuelos, se seleccionó una ruta sinuosa para aprovechar al máximo las irregularidades del terreno.

Los cuatro helicópteros dejaron Puerto Argentino a media tarde y llegaron a Darwin al crepúsculo para





Arriba: Un SA.330L Puma no identificado del CAB601 en su asiento de Campo de Mayo. *Derecha:* El fuselaje lleno de orificios de proyectiles del Puma AE-504 del CAB601, yace donde cayó en Grytviken, Georgias del Sur, el 3-4-82. Fue la primera baja aérea argentina de la guerra y se produjo en el transcurso de un recio enfrentamiento con el destacamento de Royal Marines que guarnecía el lugar y que finalmente se rindieron.



Izquierda: El Chinook AE-520 del CAB601 que se hallaba fuera de servicio cuando fue capturado tras el cese del fuego el 14-6-82 y que luego de esa fecha sufrió canibalizaciones por parte de los británicos, fue considerado digno de recuperación finalmente. Se lo llevó al Reino Unido para su eventual reconstrucción. Aquí se lo ve en exhibición en Portsmouth. (Peter J. Cooper)

encontrarse con un ''alerta roja'' debido a la presencia en las vecindades de Sea Harriers. Luego de una discusión, las tripulaciones optaron por seguir inmediatamente hacia Puerto Howard, realizando el peligroso cruce del Estrecho San Carlos en ángulo recto desde Darwin y luego utilizando la naturaleza del terreno como protección mientras volaban al norte hacia Puerto Howard. El corto cruce se realizó sin contratiempos hasta que la formación inesperadamente se encontró con un buque en su camino. La neblina hizo imposible la identificación de manera que decidieron que como la discreción era el elemento de mayor valor debían volver a Darwin. Ahí supieron que el barco era el ''Río Carcarañá'', encallado en Puerto King después de un ataque de Harriers del 800 Sqdn el 16 de mayo.

Temprano a la mañana del día siguiente, 23 de mayo, la formación volvió a partir y siguió el mismo curso hacia Puerto Howard. Pasó sobre los restos del ''Río Carcarañá'' y se pegó al terreno ya sobre la Gran Malvina en las cercanías de Shag House Cove poco

después de las 1330Z. Los helicópteros giraron entonces a la derecha para el corto tramo final hasta Puerto Howard. Casi inmediatamente el AE-503 fue visto por el Flt Lt (primer teniente) Dave Morgan del 800 Sqdn, que estaba en una CAP (Patrulla aérea de combate) con el Sea Harrier ZA192 a 8.000 pies de altitud. Lo vio pasar sobre una pequeña zona de agua y entonces descendió a alta velocidad para identificarlo visualmente antes de abrir fuego. Mientras el ZA192 se aproximaba al Puma, fue visto por la tripulación del AE-500 que alertó a la formación y durante unos momentos se transformó en un pandemónium mientras Morgan y su número dos, Flt Lt John Leeming, se lanzaron tras los diseminados helicópteros. Inicialmente sólo el AE-503 había sido visto y en un esfuerzo por evitar al Sea Harrier que se aproximaba rápidamente, su piloto perdió el control y el Puma golpeó duramente el suelo. Morgan estaba demasiado cerca aún para atacar con cañón y probablemente el haber sobrepasado al helicóptero a escasa distancia haya contribuido a su caída. La conmocionada tripulación salió por las puertas de emergencia del Puma momentos antes de que el AE-503 se incendiara y explotara. Su cargamento de tres toneladas de munición de mortero de 120mm resultó totalmente destruido.

El AE-508 encontró cierta cobertura algunos cientos de metros al norte y el AE-500 tocó tierra en la misma zona general. El A-109A buscó la protección de una hondonada pequeña cerca de 2.000 metros al sudoeste pero, mientras Morgan sobrevolaba los restos ardientes del AE-503, Leeming encontró al AE-337 y abrió fuego con su cañón. Luego fue atacado por los dos Sea Harrier y en la segunda o tercera pasada de Morgan explotó y se incendió. Su tripulación, sin embargo, ya había escapado y vieron la destrucción del A-109A desde un distancia segura. Mientras tanto las otras tripulaciones frenéticamente intentaban descargar sus máquinas antes de que los Sea Harrier vinieran a atacarlos. Se habían armado con ametralladoras y estaban listos para pelear si ello era necesario. Quizás fue un error de la tripulación del AE-500 volar hasta los restos del AE-503 antes de estar absolutamente seguros de que los Sea Harrier habían partido. Pero lo hicieron y fueron vistos por los cazas que estaban orbitando. Morgan utilizó sus últimos cartuchos de 30mm en el AE-500 y dejó al helicóptero fuera de servicio a poca distancia del AE-503. Al parecer ignorante del ataque, el AE-508 despegó poco después para recorrer el área en busca de sobrevivientes y por suerte para la tripulación cuando fueron vistos, los Sea Harrier ya habían agotado su munición. El dañado AE-500 resultó totalmente destruido unos 15 minutos después en un ataque subsiguiente de los Sea Harrier del 801 Sqdn de los Lt Cdrs (capitanes de corbeta) Dave Braithwaite (ZA190) y Tim Gedge (XZ494). Informes argentinos del incidente sugieren que después de que Morgan dañara al AE-500 sus tripulantes, todos los cuales estaban a salvo, habían estimado que el Puma era recuperable pero sólo si era transportado por aire por un Chinook. Como sabían que esta posibilidad era lejana, luego de rescatar más carga, fue deliberadamente destruido, ya fuera antes o después del ataque del 801 Sqdn (debe decirse que los pilotos del Escuadrón 801 consideraron ésto como poco probable).

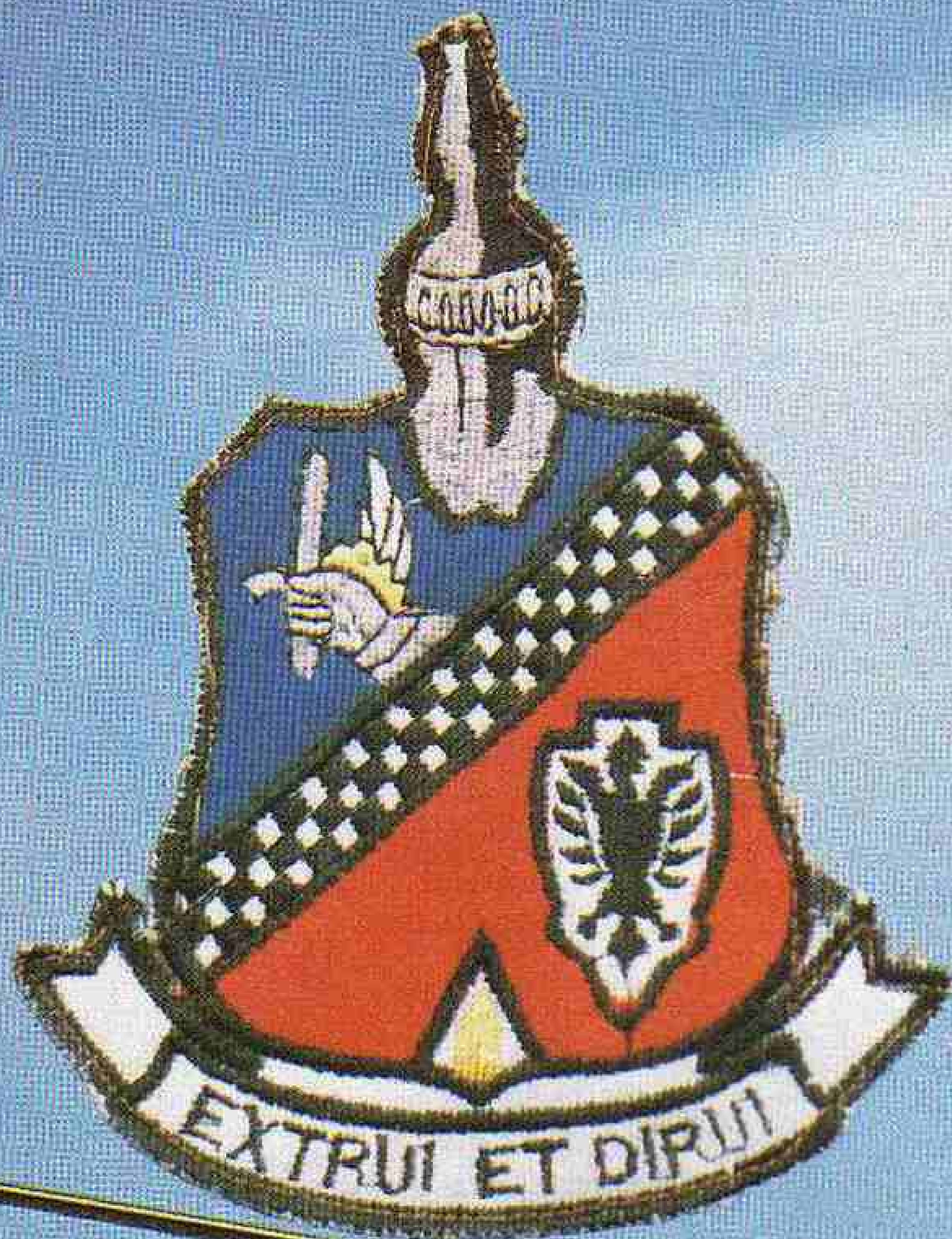
El AE-508 finalmente dejó el área con rumbo a Puerto Howard a las 2030Z con los doce tripulantes y pasajeros de los cuatro helicópteros, cuyo daño mayor sufrido había sido una clavícula fracturada. También llevaba parte de lo más valioso de la carga incluida una cantidad de Blowpipes para el RgtInf5. El vuelo a Puerto Howard, aunque sólo era de siete millas, se cumplió a un extremo bajo nivel por temor a ataques por error de fuerzas propias. Ese temor en las guerras es siempre bien fundado y fue un muy aliviado contingente el que finalmente llegó a Puerto Howard. El AE-508 partió para Puerto Argentino poco después de las 0900Z del 26 de mayo con todas las tripulaciones del CAB601, el capitán Donadille del Grupo 6 (cuyo Dagger había sido derribado cerca de Puerto Howard el 23 de mayo) y varios comandos del Ejército. Después de un complicado viaje vía Darwin, en el transcurso del cual perdieron el rumbo durante breve lapso, los 30 ocupantes arribaron sanos y salvos a las barracas de Moody Brook poco después de las 0945Z.

Luego de los desastres del 21 y 23 de mayo, la fuerza del CAB601 se había reducido a diez helicópteros en servicio: un Puma, dos A-109A y siete UH-1H. Otros dos UH-1H y un Chinook estaban todavía más o menos intactos pero necesitaban repuestos y equipo de reparación no disponible en las Malvinas. La actividad había sido intensa desde los desembarcos británicos del 21 de mayo y los UH-1H fueron empleados extensamente durante muchos días para llevar fuerzas de comandos hasta posiciones adelantadas y luego recuperarlas cuando su situación se tornaba insostenible. Una gran cantidad de misiones se volaron hacia monte Simmons y la colina Chata al igual que a las defensas cercanas de Puerto Argentino. Una típica misión de rescate fue la cumplida por cuatro helicópteros enviados a recuperar a un grupo de comandos en Horse Paddock, cerca de Douglas, el 26 de mayo luego de que quedara atrapado detrás de las líneas británicas durante varios días.

A las 1830Z del 26 de mayo los Harriers del 1 (F) Sqdn volvieron sobre Monte Kent y Martin Hare (XZ988) encontró la estructura abandonada del Puma AE-501 todavía en el lugar donde lo habían atacado antes (aunque los efectos no habían sido en su momento apreciados por los pilotos británicos). En esta ocasión Hare lo demolió completamente con bombas de racimo y el AE-501 quedó reducido a una maraña de metal. El 27 de mayo el CAB601 repasó sus disminuidos recursos y, a pesar de las nuevas demandas de misiones durante las 24 horas del día, llegó a la conclusión de que las pérdidas (particularmente las de los Pumas) habían dejado un exceso de pilotos. Así, muchos de estos fueron enviados de vuelta al continente.

Para el 28 de mayo la situación argentina en Darwin y Prado del Ganso se había tornado más crítica y entonces se ordenaron dos misiones de máximo esfuerzo con la intención de ayudar. En la mañana seis UH-1H, el Puma y dos A-109A de escolta tuvieron que llevar refuerzos del RgtInf25 a Prado del Ganso. Apenas se había posado en tierra se requirió que parte de la formación evacuara a algunos heridos de Darwin. Todos los helicópteros volvieron a Puerto Argentino sin problemas pero esa tarde los mismos aparatos recibieron la orden de llevar más hombres, del RgtInf12, desde Monte Kent hasta Prado del Ganso. Para esta misión se les unió un Chinook del Grupo 7 de la FAA y, a causa de las diferencias de velocidad, el Puma y el

BELL UH-1H IROQUOIS



Cuando estalló la Guerra de las Malvinas, el UH-1H Iroquois era el tipo de helicóptero para propósitos generales más numeroso en la dotación del Comando de Aviación del Ejército –emblema a la izquierda–. Por su robustez y múltiples prestaciones, este aparato ya se había hecho famoso en Vietnam, donde los soldados norteamericanos lo rebautizaron "Huey". Para los combatientes argentinos en Malvinas, que lo llamaban simplemente "U-H", este también fue un verdadero caballito de batalla. Algunos sobrevivieron a la campaña, fueron capturados por los británicos y tras el cese de los combates siguieron en uso con nueva bandera. La máquina que ilustra esta lámina es similar a las de la Compañía de Asalto "B" del CAB601 que fueron a la guerra y está configurada igualmente, con un montaje de ametralladora MAG cal. 7.62 sobre la puerta lateral. Como se ve en la foto a la derecha, el arma es atendida por un suboficial artillero en una posición muy expuesta.
(Marcel Yves martin)





Chinook volaban a la cabeza de los seis UH-1H. Cada grupo recibió como escolta un A-109A artillado. Una vez más la misión se ejecutó con éxito aunque el segundo vuelo (que salió de Puerto Argentino a las 1945Z) pasó por un momento desagradable durante el camino cuando un Pucará del Grupo 3, al parecer con problemas, voló, sin previo aviso, a través de la formación. Las tropas fueron puestas en tierra a las 2030Z a una milla de Darwin y, mientras los UH-1H abandonaban la zona, los primeros disparos de la artillería británica caían sobre las posiciones recién evacuadas. Los UH-1H continuaron desplegando y recuperando comandos y otras fuerzas especiales mientras mayo dejaba lugar a junio pero la situación general se deterioraba rápidamente con las fuerzas británicas avanzando lenta pero en forma segura hacia Puerto Argentino. En respuesta a la situación cada vez más desesperada, las tripulaciones del CAB601 se encontraron cumpliendo misiones de las que nunca se había hablado en maniobras en tiempos de paz. Los UH-1H definitivamente no estaban equipados para aventuras nocturnas en territorio montañoso y en manos del enemigo.

El último Puma sobreviviente en las Malvinas, el AE-508, resultó finalmente destruido en la mañana del 30 de mayo con la pérdida de seis vidas, aunque los informes argentinos del incidente son vagos y las circunstancias no son explicadas con precisión. Estaba transportando a varios miembros de la fuerza de Gendarmería Nacional desplegada en las islas, el Escuadrón FEEE601GN (Formación de Empleos Especiales del Escuadrón 601), cuando, según el CAE, fue derribado por un misil británico. Al menos cuatro helicópteros argentinos estaban operando en las faltas del monte Kent en apoyo de las tropas que se retiraban cuando el Puma cayó al noroeste de Murrell Bridge entre las 1200Z y las 1300Z pero, aunque los británicos estaban en la zona, ninguna unidad reclamó el derribo del AE-508. Los ataques de Harrier en apoyo de las fuerzas terrestres británicas no tomaron parte en este incidente y se piensa que el Puma puede haber sido derribado por error por fuerzas argentinas. Su tripulación, incluyendo el comandante de destacamento teniente primero Pérez Cometto, sobrevivió a la guerra pero, aunque comentaron la pérdida sufrida no brindaron demasiados detalles del incidente en sí.

Coincidentemente con el retorno al continente de los dos Chinooks del Grupo 7 el 9 de junio, el AE-520 volvió a estar apto para volar (al menos en los papeles) y siguió así hasta el 12 de junio. Los A-109A AE-331 y AE-334 continuaron brindando su servicio confiable como naves artilladas y de transporte hasta la rendición, pero fue la compañía de UH-1H la que se mantuvo en batalla como la única unidad de helicópteros verdaderamente efectiva. Siete Hueys se mantuvieron en uso hasta el 12 de junio –en realidad dos nuevas tripulaciones llegaron para agregarse a la unidad el 7 de junio– y fue el 7 de junio cuando el primero de dos Huey recibió un esquema de color blanco crudo para identificarlo claramente como helicóptero ambulandia. A pesar de todo, recibió fuego de ambos lados durante una misión de evacuación para el RgtInf7 el día 9 de junio. El daño resultante fue menor y luego de rápidas reparaciones estaba otra vez en uso al día siguiente. Al final el AE-409 y el AE-413, el único equipado con un reflector Nitesun, fueron pintados totalmente de blanco. Para el 10 de junio toda la actividad de los UH-1H se realizaba desde las áreas del campo de deportes y el hipódromo de Puerto Argentino, con la mayoría de las salidas de naturaleza CASEVAC (evacuación de bajas). Ese día tanto el AE-406 como el AE-409 volaron en misiones ambulancia hacia y desde el "Almirante Irízar". El 11 de junio las barracas de Moody Brook ya estaban destruidas por los continuos cañoneos británicos y a las 1400Z de ese día, como consecuencia de un bombardeo naval, el AE-418 resultó dañado más allá de toda posibilidad inmediata de reparación. También el AE-409 fue alcanzado pero rápidamente volvió a su condición operativa. La última "cuenta" del CAE el 12 de junio consignó seis Hueys en condiciones de volar, que se piensa eran el AE-406, AE-409, AE-412, AE-413, AE-422 y AE-424.

Luego de dos días más de interminables misiones como ambulancia, la rendición se sobrepuso a las operaciones del CAB601 y, con el cese del fuego del 14 de junio, todos sus helicópteros en condiciones de volar fueron llevados del campo de deportes de Puerto Argentino al hipódromo. El movimiento fue hecho en anticipación de la rendición formal y con la intención de hacer lugar en el campo de deportes para las operaciones de helicópteros británicos. A los comandantes del CAB601 se les negó el permiso para destruir los helicópteros porque se pensaba que sería posible retenerlos bajo los términos de un cese del fuego negociado. Por supuesto que ése no fue el caso. Los dos Hueys blancos, AE-409 y AE-413, quedaron en el hospital de Puerto Argentino y esa noche fueron utilizados para transportar heridos al "Almirante Irízar". Los helicópteros que más tarde fueron hallados en el hipódromo eran los A-109A con matrícula AE-331 y AE-334, y los UH-1H con la identificación AE-406, AE-412, AE-417, AE-422 y AE-424. Los tres helicópteros que habían quedado fuera de servicio, los UH-1H AE-410 y AE-418 y el Chinook AE-520, este último junto a la casa del gobernador en Puerto Argentino, permanecieron donde habían sido dejados.

El 15 de junio dos pilotos de alta graduación del CAB601 utilizaron uno de los UH-1H (con acuerdo británico) para buscar argentinos heridos y muertos en las áreas de menor acceso de Puerto Argentino, pero la tarea fue pronto abandonada debido a los fuertes vientos. Más tarde ese día el mismo helicóptero llevó a un oficial británico de inteligencia, el capitán Rowe de la 3 Commando Brigade, para persuadir a un grupo beligerante de soldados del RgtInf7 a que se rindieran. Se necesitaron los esfuerzos combinados de la tripulación y de los pasajeros británicos para convencerlos de que realmente no había otra alternativa sensata que la rendición. Las últimas salidas de los UH-1H en manos de pilotos del CAB601 fueron realizadas el 16 y 17 de junio para llevar más heridos al "Bahía Paraíso" (para entonces un Sea King de la 2 Escuadrilla se había unido a los propios Alouette III y Puma del buque para acelerar la operación).

Con varios helicópteros argentinos todavía operativos y los británicos desesperadamente faltos de capacidad de transporte aéreo, había una evidentemente posible opción para los pilotos más aventurados. Así, los aparatos CASEVAC AE-409 y AE-413 fueron revisados en busca de eventuales trampas "caza-bobos" (no

Dos vistas, una exterior y otra interior de la cabina de pilotaje de un SA.330L del CAB601 del Ejército Argentino. Todos los Pumas desplegados por la unidad en Malvinas resultaron destruidos en combate (Fotos Marcel Yves Martin).



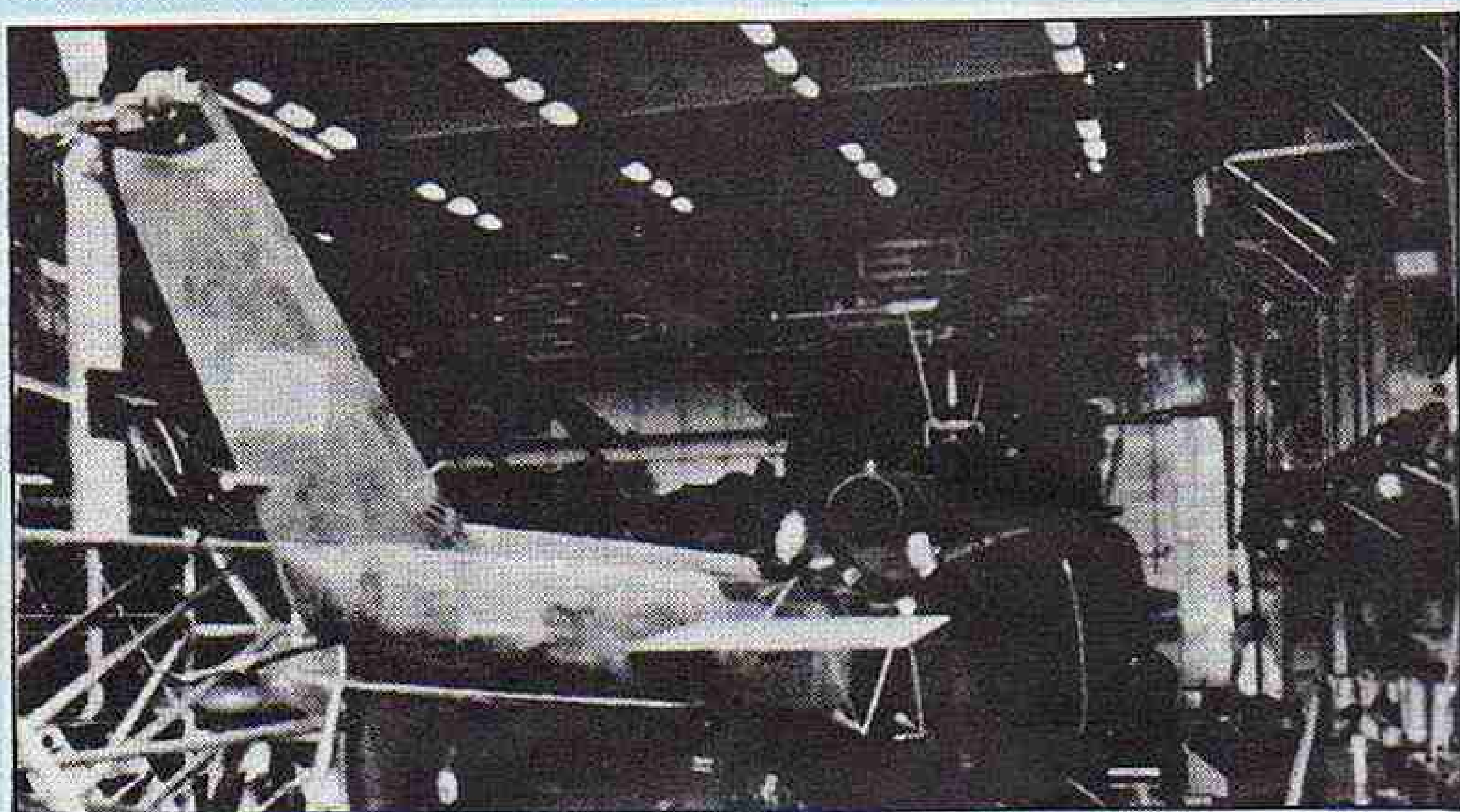
se encontró ninguna) y luego pasados al servicio británico. El AE-409 fue volado por primera vez por el mayor C. S. Sibun del 656 Sqdn el 18 de junio y, antes de su último vuelo el 13 de julio a San Carlos para su transporte al Reino Unido, acumuló 28 horas en el aire bajo manos británicas. Durante su servicio con el 656 Sqdn se le pintó en la parte trasea un simple "656" porque su número de serie, AE-409, curiosamente coincidía con el del Gazelle XX409 del 656 Sqdn y se necesitaba entonces una nueva identificación. El "656" fue una solución ideal y todavía llevaba este número de serie cuando partió rumbo a Gran Bretaña.

Como el AE-409, el AE-413 también realizó su primer vuelo en manos británicas desde el campo de deportes el 18 de junio y fue empleado como apoyo de la 5 Infantry Brigade hasta el 12 de julio. Totalizó 16 horas de vuelo piloteado por el Sqdn Ldr (capitán) R. Tierney durante ese período y para distinguirlo se le pintaron en gran tamaño las letras "UK". El AE-413 fue llevado a Puerto Argentino el 12 de julio para su embarque con destino al Reino Unido. Un uso similar se dio al AE-422, inicialmente al mando del Lt Cdr (capitán de corbeta) K. Dudley del 820 Sqdn y más tarde en el 825 Sqdn. En manos británicas voló unas 30 horas entre el 16 de junio y el 13 de julio antes de ser embarcado junto con el AE-413 en el "Atlantic Causeway" hacia el Reino Unido.

El AE-424 fue más tarde seleccionado (por ser el más nuevo y con menos horas de uso) para un potencial reclamo del FIGAS. Esta entidad del gobierno británico isleño empeñó mucho trabajo en el helicóptero y, con la asistencia de personal de ingeniería del "Invincible", pudo ser llevado en un corto vuelo hasta el portaaviones en San Carlos para un desmantelamiento, inspección y rearmado. Volvió a Puerto Argentino el 26 de agosto como el VP-FBD con el agregado de la letra de cubierta "N" (por el "Invincible"), para hacer sus vuelos iniciales en manos de los pilotos del 657 Sqdn. Más tarde se encontró que el Huey tenía signos de un anterior aterrizaje fuerte y así, con la



Esta es la historia de la transformación del UH-1H matrícula AE-424 del CAB601, que aquí se ve tal como fue capturado por los británicos en el hipódromo de Puerto Argentino, en una máquina que iba a servir al FIGAS (que es el Falkland Islands Government Air Service).



Dos meses después de concluida la guerra, se lo llevó a bordo del "Invincible" que por ese entonces había recalado en aguas de San Carlos y se lo sometió a una revisión en sus talleres, así como a una repintada general. Aquí se lo ve en el hangar bajo la cubierta de vuelo. (Teniente S. A. George R.N.)



En esta última foto, el AE-424 ya se ha convertido en el VP-FBD del FIGAS, como las grandes letras blancas lo indican. Para ese entonces (26-8-82) los kelpers le habían puesto el sobrenombre de "Hernández" y estaban ilusionados con sus futuros servicios. Pero sólo se concretaron dos viajes al servicio de los isleños, ya que por decisión del Ministerio de Defensa se lo desafectó y es hoy apenas una pieza de museo en las Malvinas. (Simon Van Tromp)

estimación de que su reparación general y futura operación comercial sería un riesgo antieconómico, el VP-FBD enseguida quedó en tierra permanentemente.

De los otros Hueys, el AE-406 fue llevado al Reino Unido en diciembre de 1982 pero los restantes cuatro (AE-410, AE-412, AE-417 y AE-418) fueron abandonados cerca del Beaver Hangar y progresivamente desarmados por cazadores de souvenirs. En mayo de 1983 sus restos fueron llevados a un "basurero" en Moody Brook. Solamente el AE-418 quedaba en noviembre de 1983 después de que dos fueran trasladados a los nuevos campos de tiro y otro (AE-410) fuera reclamado para ser mostrado en las instalaciones Chinook de la RAF en Kelly's Garden cerca del establecimiento San Carlos.

Los dos A-109A fueron hallados intactos en el hipódromo el 14 de junio por personal del 3 CBAS (Escuadrón Aéreo Comando Brigada) y se decidió que, luego de una breve prueba de vuelo para confirmar su aptitud, ambos serían apropiados y llevados al Reino Uni-

do. Por temor al saqueo, los dos fueron volados el 15 de junio por pilotos del 846 Sqdn y luego puestos bajo guardia nocturna en el hipódromo hasta el día siguiente, cuando el AE-331 hizo un largo e indirecto viaje (para evitar cualquier artillero británico sobre entusiasmado) hasta el "Fearless" en aguas de San Carlos. El AE-334 fue volado al "Fearless" el 17 de junio, para cuando el buque ya había dejado San Carlos hacia Puerto William. Ninguno de estos helicópteros fue vuelto a volar hasta el 6 de julio, tras una inspección y con los códigos VC (AE-331) y VV (AE-337) pintados. Cada vuelo no pasó los cinco minutos de duración y no se repiteiron hasta que el "Fearless" llegó a Plymouth y los dos A-109A fueron llevados a Yeovilton el 13 de julio. En ese momento el AE-331 había recibido su identificación de los ROYAL MARINES en lugar de la de la ROYAL NAVY y tenía el nuevo código "CC", apropiado para el 3 CBAS.

La única otra máquina del CAB601 en Puerto Argentino era el Chinook AE-520 y tanto las tripulaciones aéreas del 18 Sqdn, como de la RAF adjuntos a la 5 Brigade investigaron su condición. No fue vuelto a volar pero después de alguna canibalización para los Chinooks del 18 Sqdn y cierto saqueo, también fue llevado al Reino Unido.

Como todos los otros, los hombres del CAB601 se habían visto envueltos en un combate inesperado en abril de 1982 y para ellos el conflicto fue de una extrema dureza desde el principio al fin. No obstante, fue encarado con mucha resolución y profesionalismo contra un enemigo mejor equipado y entrenado. Afortunadamente para ellos, a pesar de la violenta y generalizada destrucción de sus aparatos, muy pocos perdieron la vida y aún resultaron con heridas serias. Sin embargo, la unidad no se recuperó fácilmente y no fue hasta mediados de 1984 que el primero de los nuevos AS.332B Pumas estaba listo para su entrega por Francia. A la luz de la dura experiencia en las Malvinas, el CAE simultáneamente anunciaba una reorganización de sus fuerzas de helicópteros de combate.

Los pilotos del CAB601 destacados a las islas Malvinas y Georgias del Sur incluían a los siguientes (algunos sólo son conocidos por sus grados e iniciales de sus nombres):

Puma

Teniente Primero H. A. Pérez Cometto (se estima era el comandante de vuelo), teniente primero R. M. Fiorito (muerto en acción), teniente primero T. E. Leguizamón, teniente primero "E.A.M.", teniente primero "R", teniente primero "E.F.R.", teniente primero J. Villagra.

UH-1H

Capitán J. R. Svendsen (se estima que era el comandante de vuelo), teniente primero G. Anaya, teniente M. Florio, teniente H. Molina, teniente "R", teniente H. Sánchez Marino, teniente Sabin Paz, teniente "T".

A-109A

Mayor "Y" (subcomandante del CAB601 y probablemente jefe de la unidad en las Malvinas), teniente "F.I.".

Chinook

Ninguno identificado.

Detalles individuales de los aviones (CAE)

Todos los helicópteros del CAB601 que fueron destacados a las Malvinas y Georgias del Sur tenían un esquema de colores uniforme en marrón oliva sin variantes conocidas. Todos los apartos llevaban la palabra EJERCITO y el número de serie en negro, y la bandera argentina en la deriva en un tamaño acorde con el tipo de aeronave. Muchos de ellos llevaban el pequeño distintivo circular del CAB601, que en el caso de los UH-1H estaba pintado en ambas puertas de la cabina. Las bandas de identificación amarillas, adoptadas por todos los servicios después del 1 de mayo, se aplicaban en los helicópteros del CAB601 con cierto cuidado como anchas franjas en la parte delantera o trasera de la estructura que une la cabina y el conjunto de cola (o en el caso de los Chinooks en el sector posterior del fuselaje).

El anónimo Puma que fue utilizado como helicóptero ambulancia en el "Bahía Paraíso" había sido repintado totalmente de blanco sin otras marcas que las cruces rojas en la nariz y las puertas del fuselaje. Los UH-1H que en la emergencia fueron destinados al papel de ambulancias fueron pintados en forma similar pero de manera menos precisa.

Las historias individuales de los aviones deben ser leídas en forma conjunta con la historia de la unidad.

HIRUNDO

AE-331 A-109A

El 5/4/82 con CAB601/Compañía de Ataque total de horas hasta entonces 251,15. Voló a Puerto Argentino vía "Bahía Paraíso" el 10/4/82 y basado en esa zona. Utilizado durante toda la guerra hasta que fue capturado intacto en el hipódromo por personal del 3 CBAS el 14/6/82.

Volado brevemente por dos pilotos del 846 Sqdn (Lt Cdr Thornewill y Lt Rainey) el 15/6/82 y llevado desde el hipódromo hasta el "Fearless" en San Carlos el 16/6. El "Fearless" zarpó desde puerto William hacia la isla Ascensión el 25/6/82 y durante el viaje el AE-331 fue inspeccionado y sometido a mantenimiento menor. Antes de su sigueinte vuelo el 6/7/82 (cinco minutos en los alrededores de Ascención) fue limpiado y se le aplicaron las letras de código VC del 846 Sqdn así como las palabras ROYAL NAVY. Al mismo tiempo las escarapelas fueron modificadas con los colores rojo y azul britá-

nicos. Mientras estaba en ruta hacia Plymouth, el 3 CBAS se impuso sobre el 846 Sqdn y las nuevas marcas fueron cambiadas a 'CC' y ROYAL MARINES. Voló junto con el AE-334 hacia Yeovilton el 13/7/82 después de que el "Fearless" anclara frente a Plymouth.

Transportado al AAC Center (Cuerpo del Aire del Ejército), Middle Wallop, el 21/7/82 para el 25 aniversario del AAC, fue exhibido en forma estática el 23-25/7/82 antes de volver por tierra a Yeovilton el 26/7. En exhibición estática para el Yeovilton Air Day el 31/7/82 fecha para la cual había perdido el título ROYAL MARINES y las escarapelas rojiazules. Transportado a Abingdon el 9/9/82 (arribó al día siguiente) para el BoB Day (Día de la Batalla de Inglaterra) el 18/9. Permaneció en Abingdon hasta el 11/10/82 cuando fue llevado a depósito en Wroughton a la espera de una decisión para volverlo a su capacidad operativa. Volvió al Museo del Arma Aérea de la Flota (FAAM) en Yeovilton el 4/5/83 para exhibición pero volvió a partir el 16/5 para Middle Walloop y para atención por 70 Aircraft Worshops. Salió el 17/5/83 para Lee-on-Solent y siguió a Fairoaks el 18/5 para una revisación a fondo en Alan Mann Helicopters Ltd. Volvió al FAAM de Yeovilton circa 24/6/83 (visto ese día fuera del FAAM) y luego de retorno a Fairoaks el 9/1/84 para un recorrido completo e implementar las modificaciones para prestar servicio en el AAC. El número de serie británico ZE411 le fue adjudicado a principios de 1984 y su primer vuelo con esta identificación (con una esquema de colores amarillo/blanco) se cumplió en Fairoaks el 15/2/85. Entregado por aire el 12/3/85 al 7 Rgt HQ A (comando del regimiento 7) en Netheravon.

AE-334 A-109A

El 5/4/82 con CAB601/Compañía de Ataque: total de horas voladas hasta ese momento 218,50. Voló a Puerto Argentino vía el "Bahía Paraíso" el 10/4/82 y se basó en esa zona. Utilizado durante toda la guerra antes de ser capturado intacto en el hipódromo por personal del 3 CBAS el 14/6/82.

Volado brevemente por dos pilotos del 846 Sqdn (Thornewill y Rainey) el 15/6/82 (un chequeo de vuelo en suspensión y diez minutos de vuelo en movimiento). No volvió a volar hasta el 17/6 cuando fue trasladado del hipódromo al "Fearless" en Puerto William. EL "Fearless' navegó desde ahí hacia la isla Ascensión el 25/6 y durante el viaje el AE-334 fue sometido a inspección y mantenimiento básico. Previo a su siguiente vuelo (cinco minutos cerca de Ascensión) el 6/7/82 fue limpiado y se le pintaron las letras de código 'VV' del 846 Sqdn y las palabras ROYAL NAVY, al tiempo que se modificaban sus escarapelas con los colores rojo-blanco británicos. El 13/7 el "Fearless" arribó a Plymouth y el AE-334 voló junto con el AE-331 hasta Yeovilton.

Exhibido en el FAAM el 20/7, fue visto ahí dos días después con las escarapelas y bandera argentinas y la identificación EJERCITO restauradas (las identificaciones del 846 Sqdn en la nariz fueron eliminadas poco después). Dejó el FAAM por ruta terrestre el 26/11/82 hacia el AAC Centre, Middle Wallop, para ser guardado en 70 Aircraft Workshops. Depositado en el hangar de Demostraciones y Ensayos hasta el 20/5/83 cuando fue llevado a Lee-on-Solent y luego a Alan Mann Helicopters Ltd., Fairoaks, el 23/5 (el 12/5/83 la aeronave fue comparada físicamente con la versión civil A-109A G-OAMH que voló a Middle Wallop desde Hereford con ese propósito). Luego fue sometido a una revisación, reparación completa e incorporación de las modificaciones necesarias para prestar servicio en el AAC. A principios de 1984 se le adjudicó el número de servicio ZE410 y su primer vuelo con esta identificación (con colores amarillo/blanco) se realizó en Fairoaks el 20/6/84. Entregado por vía aérea al 7 Regt HQ el 23/7/84.

AE-337 A-109A

El 5/4/82 con CAB601/Compañía de Ataque; total de horas voladas hasta ese momento 193,50. Voló a Puerto Argentino vía el "Bahía Paraíso" el 10/4/82 y se basó en esa zona. Destruido por fuego de cañones de los Sea Harriers del 800 Sqdn matrícula ZA192 del Flt Lt (primer teniente) Morgan y el Flt Lt Leeming cerca de Shag House Cove, en la Gran Malvina el 23/5/82 (sin bajas). Pequeñas partes del aparato fueron puestas en exhibición en el FAAM, Yeovilton.

IROQUOIS

AE-406 UH-1H

En 3/82 con CAB601/Compañía de Asalto 'B'. Desmantelado en Comodoro Rivadavia el 17/4/82 para ser transportado por vía aérea por un C-130 a Puerto Argentino (total de horas a ese momento 1.550). Llegó el 29/4 y fue basado en el área de Puerto Argentino, desde donde fue empleado al menos hasta el 10/6. Capturado en buenas condiciones en el hipódromo el 14/6. Casi con seguridad uno de los helicópteros argentinos trasladados por aire mediante un Sea King del 820 Sqdn el 16/8/82 desde el hipódromo hasta el cercano Hangar Beaver del FIGAS. Utilizado como Provisión de partes hasta el 8/11/82 cuando fue embarcado en el "Astronomer", en las afueras de Puerto Argentino, para ser llevado al Reino Unido.

Partió con el "Astronomer" circa 14/11/82 y llegó a Devonport el 3/12 donde fue desembarcado en la noche del 3/4 para su depósito temporario en instalaciones del muelle de Granby Gate. Llevado por tierra al RNAY (campo de aviación naval) de Fleetlands el 9/12/82 para almacenamiento, adonde llegó el día siguiente. Todavía estaba allí el 13/6/85 en espera de una decisión final sobre su futuro. Los daños externos estaban inicialmente limitados a las insignias de las unidades cortadas de las puertas.

Antes de su arribo al Reino Unido, la banda de identificación en la cola fue sobrepintada en el costado de estribor con los colores del REME (Ingenieros Reales Eléctricos y Mecánicos) del Ejército británico (por razones desconocidas) y estas marcas todavía estaban el 13/6/85. Las letras FRB (de significado desconocido y luego sacadas) en pintura roja fosforescente Dayglo también fueron aplicadas por tropas británicas en los costados de la cabina antes de su llegada a Gran Bretaña.

AE-409 UH-1H

En 3/82 con CAB601/Compañía de Asalto 'B'. Partió de Campo de Mayo hacia Espora (vía Tandil) el 7/4/82. Prosiguió hacia San Antonio Oeste el 9/4 y se embarcó en el "Bahía Paraíso" más tarde ese mismo día hacia las Malvinas (total de horas al 9/4/82: 1.315,20). Voló a Puerto Argentino el 10/4 y se basó en esa zona. Utilizado durante toda la guerra (últimas horas registradas 1.372,50 el 18/5/82). Después del 7/6 repintado con blanco y con marcas para servicio de ambulancia. Estaba operando del campo de deportes cuando las fuerzas británicas tomaron control de la zona el 14/6/82.

Su primer vuelo en manos del 656 Sqdn (Mayor Sibun) se cumplió el 16/8/82 y se volaron 28,55 horas hasta el 13/7/82 cuando fue llevado a un Mexeflote (pontón motorizado multipropósito diseñado por el Mexe, Establecimiento Militar de Ingeniería Experimental) a popa del "Atlantic Causeway" en San Carlos antes de ser cargado para su transporte al Reino Unido. Mientras estuvo con el 656 Sqdn se le pintó un simple '656' en ambos lados del fuselaje para propósitos de identificación.

Navegó con el buque el 13/7/82 y llegó a Devonport el 13/7. Fue desembarcado el 28/7 y llevado a un complejo en Camel's Head (cerca de HMS Drake, Plymouth) y luego exhibido en forma estática en HMS Drake. El 1/8/82 fue llevado por tierra a Yeovilton (adonde fue visto el día siguiente) y de ahí a Netheravon, adonde llegó el 9/8. Transferido al AAC Centre, Middle Wallop el 11/10/82, quedó allí hasta el 6/6/83 cuando fue llevado al Museo de Guerra Imperial en cuya colección de aviones en Duxford fue exhibido temporariamente. El 31/5/84 fue devuelto a Middle Wallop para el Museo Aéreo del Ejército, donde todavía permanecía para 5/85.

AE-410 UH-1H

En 3/82 con CAB601/Compañía de Asalto 'B'. Aerotransportado en un C-130 a Puerto Argentino desde Comodoro Rivadavia el 18/4/82 y basado en el área de la capital malvinense. Utilizado hasta la noche del 9-10/5/82 cuando resultó dañado por bombardeo naval en Moody Brook. No fue reparado y quedó cerca del hipódromo donde fue hallado por las fuerzas británicas el 14/6/82. Casi con seguridad otro de los helicópteros transportados por un Sea King del 820 Sqdn desde el hipódromo hasta el cercano Hangar Beaver del FIGAS. Después de haber sido progresivamente desarmado y asaltado fue llevado a un depósito abierto en Moody Brook entre el 12 y el 18/5/83 pero ese mismo año fue reclamado (en algún momento después del 20/7/83 y puesto en exhibición en las instalaciones Chinook de la RAF en Kelly's Garden cerca del establecimiento San Carlos. El 15/11/84 fue obtenido por un Sr. Harrison (Grampian Helicopters International Ltd) y embarcado en San Carlos en el "St Angus" el 13/1/85 hacia Puerto Argentino, a donde llegó circa 16/1. Fue descargado y almacenado en espera de su embarque hacia Gran Bretaña. En 3/85 todavía estaba en Puerto Argentino.

AE-412 UH-1H

En 3/82 con CAB601/Compañía de Asalto 'B'. Aerotransportado en un C-130 a Puerto Argentino desde Comodoro Rivadavia el 29/4/82 y basado en la zona aledaña. Utilizado durante toda la guerra y hallado por fuerzas británicas en el hipódromo el 14/6/82. Aprovechado como provisión de repuestos, seguramente fue uno de los trasladados por un Sea King del 820 Sqdn el 16/8/82 al cercano Hangar Beaver del FIGAS. Tras ser progresivamente desarmado y asaltado, la estructura fue sacada entre el 12 y el 18/5/83 hacia Moody Brook. Fue llevado por aire al campo de tiro de las Malvinas después del 20/7/83 y antes del 2/11/83.

AE-413 UH-1H

En 3/82 con CAB601/Compañía de Asalto 'B'. Desarmado en Comodoro Rivadavia el 14/4 para ser transportado en un C-130 a Puerto Argentino (total de horas hasta ese entonces 1.365). Arribó el 29/4/82 y su base durante toda la guerra fue la zona de Puerto Argentino. Después del 7/6/82 fue repintado con blanco y cruces rojas para su función como ambulancia (la franja de identificación amarilla, aplicada después del 1/5, fue mantenida). Estaba operando desde el campo de deportes cuando las fuerzas británicas tomaron control el 14/6. Su último vuelo registrado con un piloto argentino fue el 16/6/82.

Apropiado por el Air Tasking Officer (oficial de misiones aéreas) de la 5 Brigade (capitán Tierney) el 18/6/82, voló en apoyo de la 5 Brigade (capitán Tierney) el 18/6/82, voló en apoyo ese de la 5 Brigade desde Fitzroy desde ese momento hasta 1/7/82 (15,25 horas). Depositado a cielo abierto en Puerto Argentino hasta el 12/7/82 cuando voló por 45 minutos antes de posarse en un Mexe flote a popa del "Tor Caledonia" en Puerto William, desde donde fue embarcado para su traslado al Reino Unido. Navegó con el buque el 1/8/82 y llegó a Felixstowe el 20/8. Antes de su vuelo al "Tor Caledonia" le habían robado algunos instrumentos de manera que no se lo consideró apto para el vuelo a su arribo a las islas británicas. Transportado en un MARTSU (Mobile Aircraft Repair, Transport and Salvage Unit, unidad móvil para reparación, transporte y salvataje de aeronaves) circa 21/8/82 a Lee-on-Solent para depósito, llegó dos días después. Partió hacia Finningley 27/8/82 para exposición estática en el BoB Day el 4/9/82. Salió en un MARTSU hacia Avingdon el 13/9 y llegó el 15/9. Sufrió daños en tránsito entre esos dos puntos cuando las palas del rotor golpearon un puente. Exhibido en forma estática en el BoB Day en Abingdon el 18/9/82 y luego llevado por ruta a Odiham el 18/10/82 para ser restaurado a las condiciones de vuelo como G-Huey por el Sqdr Ldr (capitán) Tierney. En exposición estática en el "Air Show South" en Hurn el 18-19/8/84 y nuevamente en el Fleetlands Open Day el 8/6/85 (llegó por ruta el día 7 y partió el 8). Exhibido como 'G-Huey' en el International Air Tattoo, Fairford, el 13-14/7/85 (arribó el día 8 y partió hacia Odiham el 15).

AE-417 UH-1H

En 3/82 con CAB601/Compañía de Asalto 'B'. Aerotransportado por un C-130 a Puerto Argentino desde Comodoro Rivadavia el 29/4/82. Con base en el área de Puerto Argentino hasta 21/5/82 cuando, según se cree, fue el UH-1H que sufrió daños leves en las palas del rotor y probablemente otros daños cuando aterrizó cerca de Monte Kent. Había sido atacado por Harriers del 1 (F) Sqdn del Sqdn Ldr (capitán) Pook (XZ988) y del Flt Lt (primer teniente) Hare (XZ963) pero, después de reparaciones provisorias, volvió a Puerto Argentino. Encontrado en condiciones generales bastante buenas en el hipódromo por los británicos el 14/6/82, fue utilizado como fuente de repuestos. Casi con seguridad uno de los helicópteros argentinos llevados por aire por un Sea King del 820 Sqdn el 16/8/82 hasta el Hangar Beaver del FIGAS. Después de ser desarmado y saqueado la estructura fue llevada a Moody Brook entre el 12 y el 18/5/82. Transportado por aire al campo de tiro de Malvinas en 1983, entre el 20/7 y el 2/11.

AE-418 UH-1H

En 3/82 con CAB601/Compañía de Asalto 'B'. Transportado en un C-130 hasta el aeródromo de Puerto Argentino desde Comodoro Rivadavia el 29/4/82 y destinado a una base en el área de la capital isleña. Fue utilizado durante la guerra pero dañado por fuego naval el 11/6/82 no volvió a volar. Encontrado por las fuerzas británicas en el hipódromo el 14/6. Casi seguro fue otro de los trasladados por un Sea King del 820 Sqdn al cercano Hangar Beaver del FIGAS. Después de sufrir un desarme y saqueo progresivo, fue llevado a Moody Brook entre el 12 y el 18/5/83. Ahí fue visto el 30/6/85.

AE-419 UH-1H

En 3/82 con CAB601/Compañía de Asalto 'B'. No fue destacado a las Malvinas pero resultó destruido al estrellarse en el continente en Caleta Olivia el 30/4/82 con la pérdida de once vidas.

AE-422 UH-1H

En 3/82 con CAB601/Compañía de Asalto 'B'. Aerotransportado en C-130 al aeropuerto de Puerto Argentino desde Comodoro Rivadavia el 29/4/82 y basado en la zona de la capital. Utilizado durante toda la guerra y encontrado en buenas condiciones en el hipódromo por los británicos el 14/6.

Probado en vuelo por el Lt Cdr (capitán de corbeta) Dudley del 820 Sqdn el 16/6/82 y llevado ese día por el mismo piloto a la 820 Sqdn FOB (Base operativa avanzada) en el establecimiento San Carlos. Transferido ahí al 825 Sqdn el 17/6/82 porque el 820 Sqdn estaba a punto de partir en el "Invincible". Acumuló cerca de 38 horas de vuelo con el 825 Sqdn ants de ser llevado por aire el 13/7/82 hasta un Mexeflote a popa del "Atlantic Causeway" en aguas de San Carlos para ser cargado y llevado a Gran Bretaña.

Partió con el buque el 13/7 y llegó a Devonport el 27/7 donde fue descargado y llevado a un complejo en Camel's Head (cerca de HMS Drake, Plymouth). Arribó por tierra a Yeovilton el 29/7 para exhibición estática en el Air Day el 31/7 y luego quedó ahí en depósito. En exhibición pública en los Plymouth Navy Days 28-30/8/82. Dejó Yeovilton nuevamente el 7/9/82 hacia Culdrose (adonde llegó el 8/9) y ahí fue volado brevemente (visto en el aire el 20/9). Partió por tierra a Yeovilton el 24/9/82 para exposición en el FAAM desde el 1/10/82. Todavía estaba allí en 5/85.

AE-424 UH-1H

En 3/82 con CAB601/Compañía de Asalto 'B'. Llevado por aire en un C-130 a Puerto Argentino desde Comodoro Rivadavia el 29/4/82 y basado en el área de la capital de Malvinas (total de horas al

21/4/82, cuando todavía estaba en Comodoro Rivadavia, 630). Usado durante toda la guerra y hallado en buenas condiciones en el hipódromo por las tropas británicas el 14/6 (últimas horas registradas eran 678,15 el 3/6).

Restaurado para un vuelo de traslado en el Hangar Beaver por el FIGAS y personal del 820 Sqdn el 7-8/8/82 y volado hasta el "Invincible" en el estrecho San Carlos el 18/8 por el Lt Cdr Dudley del 820 Sqdn para un chequeo y reparación. Retornó al Hangar Beaver en Puerto Argentino el 26/8 cokmo VP-FBD 'N' con el esquema de colores en rojo brillante del FIGAS. Volado solamente en dos oportunidades para el FIGAS por pilotos del 657 Sqdn antes de que el Ministerio de Defensa ordenara que el helicóptero quedara en tierra para una inspección a fondo y reparaciones. Más tarde inspeccionado por un representante de Bristow Helicopters, que encontró que el aparato había sufrido daños en la parte trasera de su patín de babor debido a un aterrizaje brusco. Como la caja de engranajes y la cabeza del rotor principal necesitaban una examinación completa se decidió llevar al UH-1H al Reino Unido para hacer ese trabajo en Bristow. Llevado por un Chinook de la RAF a un buque inidentificado) para su viaje a Gran Bretaña, el Comisionado Civil decidió que debía permanecer en las Malvinas como pieza de museo. Estacionado, sin rotor, cerca del Hangar Beaver hasta el 31/5/84 cuando fue llevado por un Chinook a Moody Brook. El 9/8/84 fue trasladado al Hovercraft Hangar para depósito bajo techo y renovación antes de su eventual exposición en un museo cerca de Puerto Argentino. Todavía estaba en Moody Brook en 2/85.

PUMA

AE-500 SA.330L

En 3/82 con CAB601/Compañía de Asalto 'A'. Voló hasta Puerto Argentino el 18/4/82 y basado en esa zona hasta el 23/5 cuando resultó destruido cerca de Shag Cove House, en la Gran Malvina, por fuego de cañón del Sea Harrier ZA192 del 800 Sqdn del Flt Lt (primer teniente) Morgan y del avión (ZA190) del Lt Cdr (capitán de corbeta) Braithwate del 801 Sqdn. No hubo bajas.

AE-501 SA.330L

En 3/82 con CAB601/Compañía de Asalto 'A'. Voló a Puerto Argentino el 18/4 y quedó con base en la zona hasta el 21/5 cuando resultó dañado por fuego de cañón del Harrier XZ963 del 1 (F) Sqdn del Flt Lt Hare cerca de Monte Kent, en la isla Soledad. Más tarde destruido durante un ataque con bombas de racimo el 26/5 (en el mismo sitio) por Harrier XZ989 del 1 (F) Sqdn del Sqdn Ldr (capitán) Pook. En 2/85 todavía permanecía en el lugar.

AE-503 SA.330L

En 3/82 con CAB601/Compañía de Asalto 'A'. Voló a Puerto Argentino el 18/4 y quedó con base en esa área hasta el 23/5 cuando resultó destruido en un accidente cerca de Shag House Cove, en la Gran Malvina. Se estrelló luego de perder el control a muy baja altitud mientras intentaba evitar al Sea Harrier ZA192 del 800 Sqdn del Flt Lt Morgan, que también volaba a baja altitud. No se registraron bajas. Pequeñas piezas del helicóptero fueron luego exhibidas en el FAAM de Yeovilton.

AE-504 SA.330L

En 3/82 con CAB602/Compañía de Asalto 'A'. Embarcado en el "Bahía Paraíso" en Ushuaia en 2/82 para una misión no relacionada con la Operación Rosario. Utilizado en las islas Orcadas del sur y en la Antártida en 3/82 hasta que el "Bahía Paraíso" se vio envuelto en el incidente de los "chatarreros" en las Georgias el 25/3/82. Destruido por fuego de los Royal Marines en Grytviken, islas Georgias, el 3/4/82. La tripulación resultó ilesa pero entre los pasajeros dos infantes de marina argentinos resultaron muertos y otros heridos. Los restos del aparato volcado sobre su costado de babor estaban en Grytviken a mediados de 1983.

AE-505 SA.330L

En 3/82 con CAB601/Compañía de Asalto 'A'. Voló a Puerto Argentino el 18/4/82 y quedó con base en esa zona. El 9/5/82, mientras buscaba el "Narwal" en la boca del Seno Choiseul, fue destruido por un Sea Dart disparado a su alcance máximo por el "Coventry". Ni los restos de la máquina ni los tres tripulantes, teniente primero Fiorito (piloto), teniente primero Buschiazzo (ingeniero) y suboficial Dimotta, fueron hallados.

AE-5[illegible] SA.330L

En 3/82 con CAB601/Compañía de Asalto 'A'. Este Puma inidentificado (AE-506 o AE-507) fue empleado como ambulancia en el "Bahía Paraíso", embarcado entre mediados de 4/82 y el 1/5/82. Este helicóptero tenía un esquema de color en blanco con cruces rojas en la nariz y los costados del fuselaje. Durante unos días siguió siendo utilizado como CASEVAC (evacuación de bajas) después del 14/6/82.

AE-508 SA.330L

En 3/82 con CAB601/Compañía de Asalto 'A'. Voló a Puerto Argentino para el 18/4/82 (probablemente arribó el 7/4) y quedó en la base del área. Dañado por fuego naval en o cerca de Moody Brook durante la noche 9-10/5. Reparado y utilizado hasta su destrucción en circunstancias confusas el 30/5/82 (ver texto). La tripulación sobrevivió al incidente pero seis pasajeros del Escuadrón FEEE601GN resultaron muertos. El helicóptero se estrelló al noroeste de Murell Bridge, isla Soledad, unas dos millas al noreste de la cumbre del Monte Kent (51 39.9' 58 03.7'W). Sus restos estaban todavía ahí en 9/84, cerca de 2.000 al noreste de los del AE-501 y del Chinook AE-521.

CHINOOK

AE-520 CH-47C

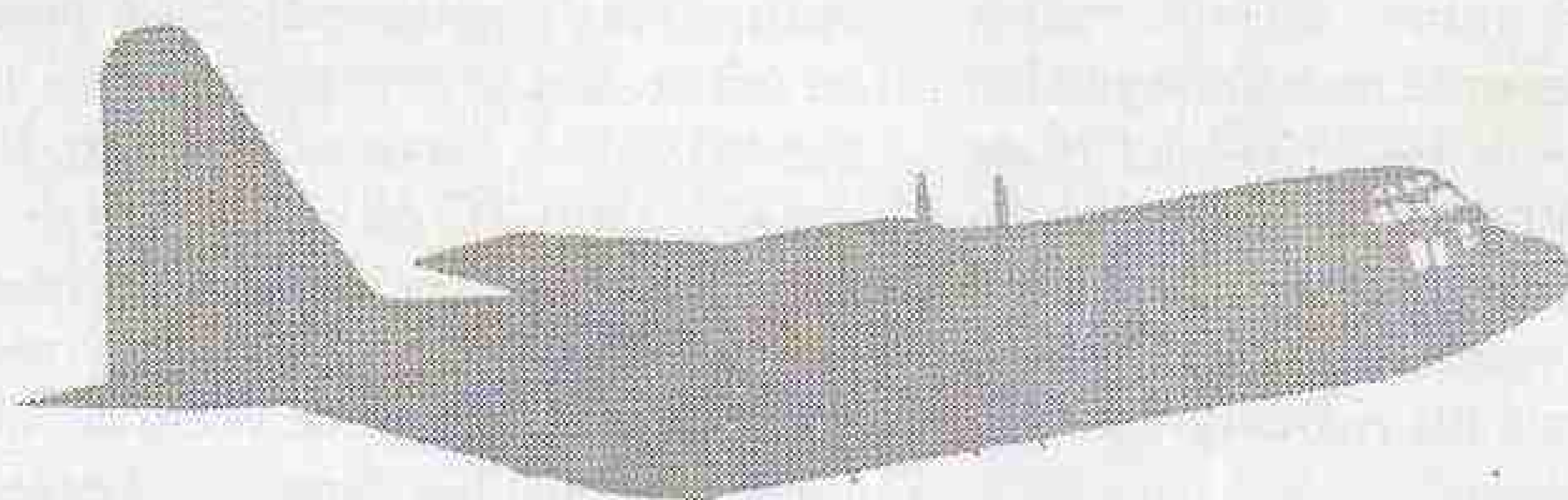
En 3/82 con CAB601/Compañía de Asalto 'A' (total de horas al 7/4/82 cuando se completó una inspección de 75 horas en Campo de Mayo: 272,35). Voló a Puerto Argentino para el 30/4 (probablemente llegó el 18/4), quedó con base en la zona. Experimentó problemas de motor durante toda la campaña y se piensa que permaneció en tierra entre el 2/5 y el 9/6/82. Encontrado intacto por fuerzas británicas detrás de residencia del gobernador el 14/6 pero un intento de puesta en marcha por el 18 Sqdn fue abandonado.

Canibalizado para utilizar algunas piezas útiles por el 18 Sqdn, pero muchas partes, incluyendo las palas del rotor, fueron retiradas y almacenadas. Otros elementos fueron sacados por cazadores de souvenirs antes de que fuera transportado por aire por el Chinook AZ718 del 18 Sqdn al "Tor Caledonia" en Puerto William para ser llevado a Gran Bretaña.

Navegó con el buque el 1/8/82 y fue trasladado al RNAY (Campo Aéreo de la Marina Real) Fleetlands mediante eslinga con el Chinook ZA709 del 18 Sqdn el 19/8/82 mientras el buque permanecía fuera de Portsmouth en camino hacia Felixtowe (adonde atracó el día siguiente). Exhibido en los Portsmouth Navy Days 28-30/8/82 después quedó en Fleetlands hasta el 26/4/84 cuando fue llevado por tierra al JATE (Establecimiento de Transporte Aéreo Conjunto) en Brize Norton para pruebas de instalación y de carga. Partió del JATE nuevamente por tierra el 27/2/85 hacia Fleetlands (vía Lee-on-Solent el 28/2 y todavía allí el 8/3/85) para aguardar la decisión final sobre su futuro. El 13/6/85 seguía en Fleetlands.

AE-521 CH-47C

En 3/82 con CAB601/Compañía de Asalto 'A'. Voló a Puerto Argentino para el 30/4 (probablemente llegó ese día). Destruido en tierra cerca del Monte Kent, isla Soledad, el 21/5/82 por fuego de cañón del Harrier XZ963 del 1 (F) Sqdn del Flt Lt Hare. Sus restos quemados todavía eran visibles en 2/85.



HERCULES

GRUPO 1 DE TRANSPORTE AEREO ESCUADRON I

Si se puede afirmar que el Sea Harrier, más que ningún otro avión, permitió a Gran Bretaña ganar la guerra de Malvinas, con igual convicción debe decirse que fue la flota de C-130 Hércules de la Fuerza Aerea Argentina la que hizo posible presentar batalla. En sus diversos roles como transporte aéreo táctico, reabastecimiento en vuelo y exploración marítima a larga distancia, el C-130 o "la Chancha", como fue afectuosamente llamado, suministró un invalorable apoyo a las fuerzas argentinas durante toda la guerra. E intervino desde el primer al último momento.

La Fuerza Aérea recibió sus primeros tres C-130E en 1968 y a estos se sumaron luego cinco C-130H, tres de los cuales llegaron en 1972 y dos en 1975. Dos KC-130H para transporte de combustible fueron recibidos luego en 1979. En marzo de 1982 tenían su asiento en El Palomar, Buenos Aires, donde eran uno de los componentes de la I Brigada Aérea, de la que formaban el 1er. Escuadrón del 1er. Grupo de Transporte Aéreo (GITA). Uno de los C-130E, el TC-62, fue destruido en un atentado en 1975, pero el resto se encontraba en condiciones operacionales y rápidamente se vio incluido en los preparativos de la operación Rosario.

Además de actividades de rutina para el reaprovisionamiento de las bases de Comodoro Rivadavia y Río Gallegos, efectuaron varias misiones de reconocimiento de largo alcance sobre Malvinas y las Georgias del Sur (estas últimas islas eran regularmente sobrevoladas por los C-130 del 1er. Grupo en ruta hacia Ma-

__Abajo:__ El Escuadrón C-130 lleva este emblema que recuerda su campaña en Malvinas, sobre las típicas gorras rojas de visera grande que los distinguen.

rambio, en la Antártida). El último de esos vuelos previos al desembarco en las islas se realizó (según los residentes locales) a alrededor de las 2300Z del 29 de marzo. No obstante los C-130 del grupo eran ya una imagen familiar en el aeródromo de Puerto Argentino que habían visitado muchas veces en los años precedentes, usualmente para reforzar los vuelos de LADE a veces para cumplir otras misiones.

En los últimos tiempos Puerto Argentino era un destino muy popular entre las tripulaciones de la Fuerza Aérea, que se beneficiaban con los precios relativamente bajos de las tiendas locales. La inesperada visita del KC-130H TC-69 el 6 de marzo –que adquirió gran significación dados los acontecimientos posteriores– puede haber sido una de esas "misiones" aunque se cree que el ingeniero de vuelo debió reparar una cañería de combustible durante su breve estadía. Quizás se haya debido prestar más atención a su mera presencia en la zona. Es oportuno recordar que en marzo de 1982 no había nada que la Fuerza Aérea no supiera respecto del aeródromo de Puerto Argentino, sus instalaciones y las condiciones meteorológicas locales.

El puente aéreo establecido en apoyo del asalto anfibio efectuado por la Armada en Malvinas fue designado "Aries 82" y comprendía exclusivamente a los aviones del 1er Grupo, con los C-130 del 1er. Escuadrón y los F-28 Fellowships del 2do. Escuadrón en actividades protagónicas. Al atardecer del 1° de abril tres C-130 y dos F-28 volaron de El Palomar a Comodoro Rivadavia para la operación del "asalto aéreo" que formaba parte de la operación a lanzarse a la madrugada siguiente. Un cuarto C-130 llegó alas 0400Z, seguido rápidamente por un KC-130H y luego por tres F-28. Esta fuerza tenía como apoyo a Guaraníes II y a F-27, provenientes de los escuadrones III y IV de la I Brigada, respectivamente.

"Aries 82" comenzó –después de una breve demora– a las 0850Z del 2 de abril, cuando el KC-130H, TC-68 ("Litro") despegó hacia Puerto Argentino con 108 integrantes del personal de comandos de la Fuerza Aérea y del Ejército y sus equipos. Esos efectivos debían asumir el control del aeródromo y luego cumplir misiones en las islas. A las 0920Z el C-130E TC-63 ("Litro 2") partió a su vez conduciendo personal de Ejército y a las 0955Z, el C-130H, TC-64 ("Litro 3") levantó vuelo con cien efectivos más de Ejército y un vehículo de comando. La partida del próximo C-130H, TC-65 ("Litro 4") transportando el radar móvil del G2VYCA, se demoró por problemas técnicos pero alrededor de las 1050Z el primero de los F-28, el TC-53 ("Litro 5") despegó con más personal con funciones clave.



Derecha: *Todas las tripulaciones que se desempeñaron en Malvinas tienen derecho a llevar sobre el hombro derecho, encima del emblema del escuadrón, en este caso el de C-130, un distintivo alusivo.*

Página 115: *El radomo del radar emplazado en la nariz de un C-130H se destaca en esta vista de frente de la aeronave. (Fotos Marcel Yves Martin).*



Abajo: *Vista de frente de un C-130H en la plataforma de su base en El Palomar.*



Aunque el vuelo directo de 517 millas hasta Puerto Argentino insumía normalmente menos de dos horas a los Hércules, no fue hasta alrededor de las 1130Z que el TC-68 aterrizó finalmente en el aeródromo capturado. Su llegada anticipó una breve serie de vuelos a la capital de las islas, que a las 1500Z del 2 de abril, vio la culminación de la fase de asalto aéreo ''Aries 82'' (aunque no fue hasta las 1900Z de esa tarde que llegó finalmente el TC-65 llevando el importante radar AN/TPS-43F del G2VYCA).

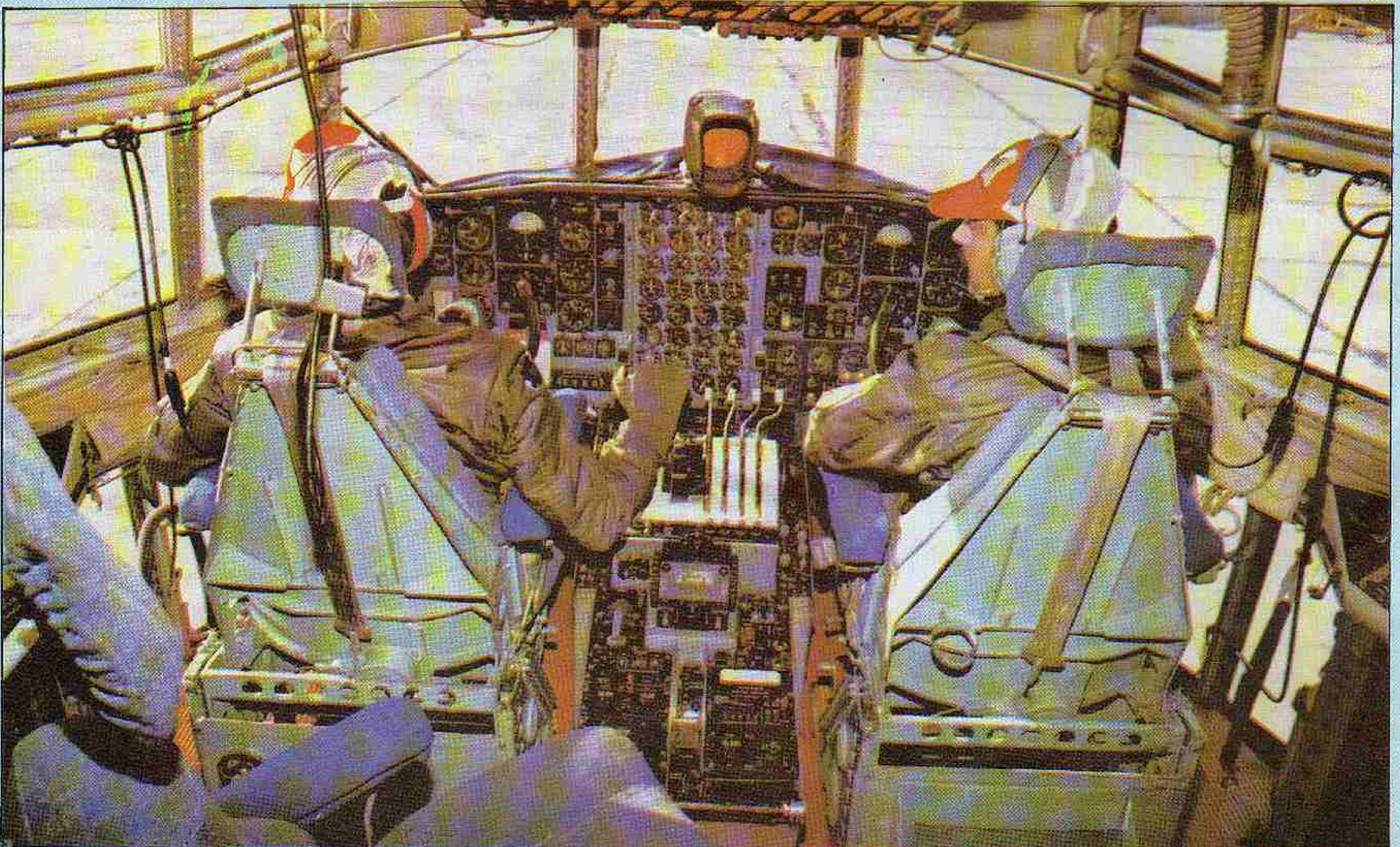
La fase final de ''Aries 82'', la de apoyo, comenzó el 3 de abril cuando los transportes del 1er. Grupo comenzaron a llevar suministros desde el continente a Puerto Argentino. En la mañana del 5 de abril se llevó el Bell 212 de la VII Brigada y el ritmo continuó durante varios días, cuando voluminosas cargas de alta prioridad continuaron llegando desde Comodoro Rivadavia y Río Gallegos. Las instalaciones del aeródromo de Puerto Argentino –simples y limitadas– fueron sometidas inmediatamente a un intenso esfuerzo y aunque se obtuvo algún espacio extra de rampas por los ingenieros de la Fuerza Aérea, el estacionamiento siempre fue un problema. Teóricamente las rampas disponibles permitían operar a cinco aviones de transporte simultáneamente (a veces la Fuerza Aérea utilizó también las pistas de carreteo y aún la de despegue), pero a veces los aviones estaban peligrosamente cerca unos de otros y un testigo presencial está convencido de que un C-130 que partió el 3 de abril erró por poco a las alas plegadas de dos S-2E del CANA estacionados allí.

La recuperación de Malvinas tenía escasamente un día cuando la respuesta británica se perfiló como una posibilidad y dentro de la semana todas las fuerzas argentinas tomaron medidas de emergencia para consolidar su posición en las islas. El transporte fue puesto bajo el control del recientemente creado comando de Transporte Aéreo al cual se transfirieron inmediatamente todos los recursos del 1er. Grupo. Simultáneamente se formó el Comando Aéreo Estratégico, para organizar y coordinar todo el planeamiento de la Fuerza Aérea ante la eventualidad de una guerra. Esto fue importante para la I Brigada por la formación simultánea de una nueva unidad operacional, el Grupo Aereo de Exploración y Reconocimiento, el 4 de abril, lo que significaba que los C-130 iban a ser secundados –con otros aparatos apropiados– en esas tareas y otras misiones especiales. En realidad se produjeron pocos cambios significativos hasta el 11 de abril, cuando se estableció el puente aéreo entre el continente y Malvinas.

El anuncio británico del establecimiento de una ''zona de exclusión'' a partir de las 0400 del 12 de abril provocó inmediatamente una crisis logística para la Argentina, cuando se advirtió que el barco de carga ''Córdoba'' podría ser atacado con torpedos. En ese momento el buque se encontraba en Puerto Deseado, cargado hasta el tope con blindados de Ejército, cañones pesados, munición y otros abastecimientos vitales así como varios centenares de tropas. El riesgo de pérdida era inaceptable y aunque se estimaba que su carga era el equivalente a la capacidad de transporte de cien C-130, se decidió descargarlo y llevar todo por carretera hasta Comodoro Rivadavia, para su transporte por vía aérea a Puerto Argentino.

Fue así que se efectuaron doscientos cinco vuelos entre el 19 y el 25 de abril desde Comodoro a las islas (noventa y uno por los C-130, setenta y cuatro por los

Abajo: La espaciosa cabina de mando del Lockheed C-130H emplazada por sobre el nivel del compartimento de carga y a la que se accede por una escalerilla, semeja al puente de un barco. Desde ella se goza de una amplia visibilidad (M.Y. Martin)



F-28 de la I Brigada, treinta y seis por los Boeing 737 de Aerolíneas Argnetinas y cuatro por los BAC 111 de Austral) llevando 1.544 toneladas de carga y 2.884 pasajeros. Cinco C-130 fueron destinados a Comodoro Rivadavia para operar en el puente aéreo con Puerto Argentino. Esos vuelos servían a todos los componentes de las fuerzas argentinas, pero estaban dedicados prioritariamente a las necesidades del Ejército y de la Fuerza Aérea. El 18 de abril los primeros helicópteros del Ejército fueron transportados por los C-130 desde Comodoro a Puerto Argentino.

A mediados de mes la primera de las misiones de reconocimiento de mediano alcance fue efectuada por el Grupo desde Comodoro, utilizando probablemente un C-130 de los que se dedicaban al transporte de carga. Más o menos al mismo tiempo los KC-130H fueron desplegados a la Base Aeronaval Comandante Espora, para el apoyo de los Super Entendards de la 2da. Escuadrilla, cuyas vitales operaciones contra buques se hallaban en un avanzado estado de preparación. Una vez que el CANA descartó la posibilidad de utilizar el aeródromo de Puerto Argentino para esos aparatos, el reabastecimiento en vuelo se tornó indispensable para su misión y la I Brigada volaba los únicos aviones-tanque de la Argentina. Después de una serie de pruebas que tuvieron éxito los Super Etendards fueron desplegados en Río Grande y los C-130 en la cercana base de Río Gallegos.

Durante los últimos días de abril cargas de alta prioridad continuaron siendo transportadas a Puerto Argentino y un típico horario vespertino, el del 23 de abril por ejemplo, preveía la llegada de C-130 a las 1600Z, a las 1605Z, llevando cada uno un UH-1H del Comando de Aviación de Ejército y más de una tonelada de munición de 7,62 mm. Otro vuelo a las 1935Z transportó un vehículo UNIMOG y ocho toneladas de municiones y un cuarto C-130, a las 2000Z, arribó con un vehículo para el lanzamiento de misiles Roland. En otra típica jornada, el 25 de abril, se previeron treinta y cuatro vuelos para el aeródromo de Puerto Argentino desde Comodoro Rivadavia (trece C-130 de la I Brigada y trece F-28 y ocho Boeings 737) pero ocho no pudieron aterrizar debido a las malas condiciones meteorológicas. A pesar de un tiempo teórico de quince minutos, algunos vuelos fueron descargados en las pistas de carreteo y en la de aterrizaje.

Para esa época se estaban utilizando en el aeródromo de Puerto Argentino todo tipo de ayudas permanentes y temporarias para disminuir al mínimo los peligros que representaban la corta pista y la inclemencia del tiempo. Sin embargo, una vez que las fuerzas británicas llegaron a aguas de Malvinas la situación cambió radicalmente y las misiones del 1er. Grupo se tornaron mucho más difíciles. (Las condiciones mínimas para operar con C-130 en Puerto Argentino preveían un viento lateral de 35 nudos como máximo, un techo de ochenta metros y una visibilidad de cuatro kilómetros. En la práctica éstas eran regularmente dejadas de lado, especialmente después del 21 de mayo). Durante toda la guerra los C-130 llevaban su carga máxima de combustible en sus vuelos a Puerto Argentino, donde los excedentes eran descargados para ser utilizados como reservas locales de JP-1.

Para el 28 de abril los reconocimientos aéreos y otros informes de inteligencia habían convencido a los argentinos que el desembarco británico en Malvinas iba a producirse en los próximos días y de acuerdo con eso, la Fuerza Aérea hizo sus preparativos finales para defender a las islas de lo que se creía iba a ser un asalto en gran escala. El Comando de la Fuerza Aérea Sur fue establecido en Comodoro Rivadavia el 30 de abril para la conducción de la guerra y se le transfirió el Grupo Aéreo de Exploración y Reconocimiento que operaba con los C-130 del 1er Grupo. en un esfuerzo final, el 29 de abril, seis C-130 y ocho F-28 transportaron 125 toneladas de carga y 126 pasajeros entre las 1130Z y las 2000Z. A esa hora se dio la alarma de ataque aéreo y el puente se interrumpió. Hasta ese momento los transportes del 1er. Grupo y los aviones civiles habían llevado 5.008 toneladas de carga y 9.215 pasajeros al aeródromo de Puerto Argentino. Volaron 1929 horas y efectuaron 452 aterrizajes.

En Río Gallegos los KC-130H fueron preparados para sus primeras misiones con los Super Etendards. Para el 29 de abril todas las brigadas de combate de la Fuerza Aérea asignadas al Comando de la Fuerza Aérea Sur estaban listas en sus bases para contraatacar a los británicos y durante dos días esperaron un asalto anfibio contra Malvinas.

Finalmente, cuando los ingleses atacaron el 1° de mayo no lo hicieron en la escala que se había anticipado. Sin embargo, esto no fue apreciado inmediatamente por el Comando de la FAS y un gran número de misiones contra los barcos fueron lanzadas, aunque ese día ninguna de las salidas de los Skyhawks de la IV y V Brigada fueron reabastecidas en vuelo. No obstante las operaciones de C-130 hacia Puerto Argentino resultaron significativamente afectadas por los ataques británicos del 1° de mayo y lo que se había convertido en una tarea de rutina se transformó en una tarea mucho más peligrosa. La única bomba de 1000 libras que alcanzó la pista el 1° de mayo, le hizo un cráter en un extremo, cerca de la línea central, a unos 1.500 pies de la cabecera, en dirección 08 y del lado sur. En consecuencia los C-130 se vieron obligados a operar en la mitad norte de la pista (de unos 45 pies de ancho).

Las poderosas hélices cuatripalas de los C-130H son impulsadas por cuatro motores turbo Allison T56. En la foto se ven los dos turbohélices de babor, motores 1 y 2 respectivamente. (Marcel Yves Martin)



No se hicieron otros vuelos de C-130 a Puerto Argentino hasta el 6 de mayo, debido a las condiciones del tiempo generalmente malas y a la considerable preocupación que suscitaba la proximidad de los Sea Harriers. El primer aparato que llegó, el C-130 TC-65 (''Tigre'') despegó de Comodoro a las 1500Z de ese día y despues de un vuelo largo y cauteloso aterrizó a las 1850Z con catorce toneladas de carga. Cuando regresó a las 1920Z evacuó veintitrés hombres heridos en los ataques del 1º de mayo y en incidentes posteriores. La operación puso de manifiesto que la pista era todavía utilizable, aunque con grandes precauciones, pero solamente para los C-130 según el criterio de la Fuerza Aérea (el CANA tenía otra opinión y continuó usando sus Electras en algunas ocasiones). De todas maneras el cráter constituía un gran problema aunque se lo rellenó, la pista no quedó en condiciones normales. Más tarde durante la guerra ese orificio casi causó un feo accidente, cuando un C-130 obligado a partir de noche con una cubierta desinflada, tocó en el borde cuando viraba y con el margen justo pudo elevarse en forma vacilante y remontar vuelo.

La operación diurna del 6 de mayo demostró que no siempre los Sea Harriers estaban en condiciones de reforzar el bloqueo inglés y que, con ciertas precauciones y buenas comunicaciones, los C-130 estaban en condiciones de llegar indefinidamente a Puerto Argentino. Sin embargo el aeródromo estaba sometido regularmente a bombardeos navales y a ataques aereos y se encontraba bajo observación de las fuerzas especiales británicas (SAS). Entonces se consideró prudente que, en la medida de lo posible, todos los vuelos se efectuasen durante las horas de oscuridad.

Mientras el aeródromo de Puerto Argentino se recobraba de los primeros ataques británicos los KC-130H comenzaron sus misiones operacionales desde Río Gallegos. Aunque aparentemente no fueron puestos en acción el 1º de mayo, por lo menos uno levantó vuelo al día siguiente, cuando la 2da. Escuadrilla hizo su primer intento fallido de utilizar Exocets contra un buque piquete de radar al sur de Malvinas. La misión se frustró por un problema no especificado, que se produjo durante el reaprovisionamiento de combustible en vuelo. Sin embargo este comienzo poco auspicioso fue olvidado rápidamente cuando a las 1340Z del 4 de mayo, dos Super Etendards se separaron del KC-130H del vicecomodoro Pessana y partieron rumbo al ''Sheffield'' y hacia la historia de los hechos militares.

El Comando de la FAS planeó en mayo un total de cincuenta y ocho vuelos de C-130 del continente, invariablemente desde Comodoro Rivadavia, hasta Puerto Argentino. De ésos se despacharon cuarenta y siete, pero solamente veintisiete aterrizaron en el aeródromo de Malvinas. De los veinte que no pudieron aterrizar, siete fallaron por razones meteorológicas y otros trece por motivos ''tácticos''. Parece que la palabra ''táctico'' era utilizada como un eufemismo para indicar que el Centro de Información y Control había detectado una patrulla de Sea Harriers. A fin de mes los C-130 habían transportado 354 toneladas de suministros y 241 pasajeros a Puerto Argentino y evacuaron a 151 heridos. Aunque apenas se promediaba dos viajes con éxito cada tres días, en algunas ocasiones dos y aún tres vuelos llegaban en el espacio de una hora, cuando el tiempo y el enemigo lo permitían. Algunos cargamentos fueron objeto de dos o tres tentativas antes de que finalmente se pudiera desembarcarlos. Los aterrizajes se practicaban sin luces hasta último momento y los motores no se detenían. Es casi un milagro que no ocurriese ningún accidente durante esos enloquecidos vuelos de ida y vuelta a Puerto Argentino.

Debido a la mala visibilidad los Sea Harriers no intervinieron durante una misión a Malvinas el 7 de mayo, pero el 9 la Fuerza de Tareas hizo su primer intento en serio para derribar a un C-130 que se dirigía a las islas. Las fragatas ''Coventry'' y ''Broadsword'' fueron destacadas de la fuerza principal, hasta una posición desde la cual estaban en condiciones de atacar con misiles SAM contra cualquier avión que quisiera utilizar el aeródromo, o simplemente disparar con sus cañones contra cualquier blanco en tierra. A las 1417Z la ''Coventry'' lanzó tres ''Sea Darts'' contra un C-130 que se dirigía a Puerto Argentino, pero todos fallaron y otros aviones detectados por los radares británicos regresaron al continente. Al día siguiente los dos barcos fueron reemplazados por la ''Glasgow'' y la ''Brilliant'', pero despues que la primera de estas fuera bombardeada por los Skyhawks de la 5ta. Brigada, la trampa fue desactivada. Una típica noche de operaciones con éxito fue la del 15 al 16 de mayo, cuando un C-130 aterrizó a las 2330Z y despegó nuevamente a las 2359Z, seguido por otro que tocó tierra a las 0030Z y estaba de nuevo en vuelo a las 0115Z. Los quince minutos extra que tomó el segundo vuelo deben ser atribuidos en parte a una bomba de acción retardada lanzada por un Sea Harrier que estalló a las 0040Z.

Hacia mediados de mayo se tornó urgente el problema de reaprovisionamiento de guarniciones alejadas como las de Bahía Fox, Puerto Howard y Darwin. Las pequeñas embarcaciones y los helicópteros no tenían suficiente capacidad de carga y eran vulnerables a los ataques aéreos, por lo que se decidió que se ahorrarían tiempo y esfuerzos lanzando contenedores sobre las guarniciones con los C-130. Este plan tenía además el atractivo adicional que evitaba trasbordos en Puerto Argentino, con todos los riesgos que esto implicaba. Se efectuaron dos de esas misiones y vale la pena referirse a ellas en detalle.

La primera, el 19 de mayo, tenía como destino a Darwin y la operación fue seguida atentamente por los habitantes de la zona. Planeada por el Comando de la FAS, la misión se lanzó desde Comodoro a las 1617Z a cargo del mayor Rubén Palazzi. El C-130H TC-68 (''Tronco'') voló sobre Santa Cruz y desde allí se dirigió a una altura de 100 pies hasta que sobrepasó la costa oeste de Gran Malvina. Como de costumbre el tiempo era malo, con nubes bajas, lloviznas y bancos de niebla para el C-130 que se abría camino hacia Darwin. El lanzamiento se hizo a las 1914Z, desde una altura de 600 pies con bastante buena visibilidad y anduvo perfectamente, aunque uno de los encargados casi se cayó junto con los ocho contenedores A22. Posteriormente la Fuerza Aérea reveló que la misión entregó ocho toneladas de suministros a Darwin.

Al día siguiente, 20 de mayo, se efectuó un segundo lanzamiento para Bahía Fox, por parte del C-130H TC-64 (''Pato'') que transportó diez contenedores (9,5 toneladas) para la guarnición del Regimiento de Infantería 8 y como en la ocasión anterior el lanzamiento fue dirigido por personal de la Fuerza Aérea conducido allí

por los Bell 212 de la VII Brigada. La operación se concretó con éxito, pero el TC-64 casi se vio en dificultades cuando varios cañones argentinos abrieron fuego en un intento para derribarlo. Un testigo recuerda un violento viraje y el C-130 que desapareció hacia donde había venido.

El 21 de mayo fue una fecha significativa para todas las tripulaciones de C-130, especialmente las asignadas a los KC-130H en Río Gallegos. Desde entonces hasta el fin de las hostilidades los dos aparatos estuvieron en vuelo prácticamente todos los días, efectuando tres o cuatro salidas en las fechas pico en apoyo de los Skyhawks y Super Etendards. Las lecciones aprendidas el 1° de mayo y las misiones posteriores determinaron que todas las salidas de los Skyhawks debían ser reabastecidas en vuelo por los KC-130H, unos quince minutos después del despegue. Los aviones tanque debían mantenerse luego en posición hasta que regresaran los Skyhawks para prestarles toda la ayuda que fuese necesaria. Usualmente estas eran operaciones de supervisión, pero algunas veces se tornaron mucho más complicadas, debido a aviones desorientados o averiados que necesitaban auxilo. En varias ocasiones los dañados Skyhawks de la Fuerza Aérea y del CANA no hubiesen sobrevivido sin la ayuda de los KC-130 H. Es interesante tener en cuenta que las salidas de los Skyhawks del CANA del 21 de mayo se efectuaron sin reaprovisionamiento en vuelo, pero a los dos días la 3ra. Escuadrilla estaba usando los aviones tanque, de la misma manera que los Skyhawks de la Fuerza Aérea.

En la práctica, las misiones de Skyhawks a más de 400 millas del continente no eran prácticas sin reaprovisionamiento en vuelo y a medida que avanzaba la guerra los KC-130H de la I Brigada se vieron obligados a aventurarse cada vez más al Este, tanto en apoyo de las operaciones de combate, como –en algunas ocasiones– en búsqueda de Skyhawks perdidos. Estos aparatos estaban invariablemente averiados y con poco combustible, pero a veces con más dificultades todavía por problemas de comunicaciones o, en casos extremos, con un piloto cuyo comportamiento había dejado de ser racional. Se requirió toda la destreza y autoridad de los jefes de la I Brigada para llevar a algún desesperado piloto de Skyhawk hasta los aviones tanque y allí serenarlos hasta que pudieran cargar combustible. Muchas de las principales misiones e incidentes que involucran a los KC-130 se encuentran en detalle en otra parte, pero está muy claro que los pilotos más antiguos, como los vicecomodoros Pessana, Cano, Litrenta y Noé eran tenidos en la más alta estima por los pilotos de cazabombarderos, algunos de los cuales les debían sus vidas.

Mientras los KC-130H operaban como apoyo de los cazabombarderos, el Comando de la FAS continuó usando a los otros aviones en diversos roles, muchos de los cuales se tornaban cada vez más peligrosos a medida que pasaban los días. Como los vuelos de aprovisionamiento a Puerto Argentino continuaban frustrando el bloqueo británico, la Marina Real planeó nuevos métodos para detenerlos. El 22 de mayo un C-130 tuvo un afortunado escape, a las 0645Z, cuando fue detectado por el radar de las fragatas "Coventry" y "Broadsword", que accionaban una trampa misilística al norte de Isla Borbón. El misil "Sea Dart" funcionó mal en el momento del lanzamiento y el C-130 pasó

Abajo: *En su asiento de la 1ª Brigada Aérea en El Palomar, se ven dos de los C-130H del Escuadrón Hércules y el L-100-30 Hércules que fue incorporado después de la guerra. (Marcel Yves Martin).*







LOCKHEED C-130 HERCULES



Uno de los más exitosos aviones de transporte del mundo, el C-130 Hércules voló por primera vez en 1954 y ha estado en producción desde 1955 a la fecha. Más de 1.800 unidades han sido construidas por la Lockheed, de Georgia (EE.UU.) y en la actualidad son operadas por la aviación de 30 naciones. Existen numerosas versiones para tareas especiales, siendo la más abundante producción la correspondiente al C-130H, aparato que aquí se ve y pertenece a la 1a. Brigada de la Fuerza Aérea Argentina –insignia a la derecha– con asiento en El Palomar. Los Hércules argentinos tuvieron destacadísima actuación en una amplia gama de operaciones durante todo el desarrollo de la Guerra de las Malvinas, desde el mismo 2 de abril de 1982 hasta el cese de hostilidades. Su gran capacidad de carga –foto a la izquierda: suboficial tripulante en su posición junto a puerta lateral– le permite llevar casi un centenar de soldados con su equipo completo o vehículos pesados, artillería y hasta un helicóptero desmontado. Tiene una velocidad de crucero de 547 kilómetros por hora una autonomía, con carga máxima, de casi 4.000 kilómetros. *(Marcel Yves Martin).*

indemne a una distancia de ocho millas. Tambien se lanzó una patrulla de combate de Sea Harriers, pero el radar de Puerto Argentino advirtió al C-130 y el transporte dio media vuelta y regresó al continente. Esos repliegues tácticos eran bastante comunes, como relata un comando del Ejército. Su unidad fue embarcada en Comodoro en un C-130 el 26 de mayo y el avión llevaba tres horas de vuelo cuando se le ordenó volver debido a la actividad de Sea Harriers sobre la isla Soledad. Eventualmente llegó a Puerto Argentino al atardecer del día siguiente.

Durante el mes de mayo se produjo una acre discusión entre la Fuerza Aérea y el CANA, respecto de quién debía efectuar reconocimientos sobre el mar para tener informado al Comando de la FAS. La Fuerza Aérea no podía enviar a sus cazabombarderos a atacar con éxito a los buques británicos, si no tenía información actualizada respecto de las instrucciones originales para una misión, después de que los aparatos estuviesen en el aire. Era evidente que sin ese tipo de información el Comando de la FAS estaría dando caza a buques que podían haber cambiado de posición desde varias horas antes. Los SP-2H Neptunes del CANA eran los que tradicionalmente suministraban esos datos, pero el 21 de mayo fueron definitivamente radiados de servicio y era vital reemplazarlos. Con cierta amargura el 1er. Grupo aceptó la misión, al tener plena conciencia de que sus C-130 no eran los aparatos ideales para cumplirla y que sus tripulaciones no tenían el entrenamiento necesario. Los aviones tenían autonomía suficiente y estaban equipados con radar, pero eran de gran tamaño, poco ágiles, carecían de contramedidas electrónicas y no podían defenderse. A fines de mayo, cuando se emprendió la primera misión, se les instaló un rudimentario sistema de alerta radar, pero esto contribuyó poco a disipar los temores de las tripulaciones. La misión ordenada por el Comando de la FAS era altamente peligrosa, pues requería el despegue de Comodoro Rivadavia para llegar al amanecer a un punto 16 millas al norte del estrecho de San Carlos, en el meridiano 59° 00' oeste. Los C-130 volaban a nivel del mar hasta último momento y en ese punto trepaban rápidamente hasta 10.000 pies y, una vez nivelados, procedían a una rápida búsqueda con su radar en el océano circundante para detectar buques británicos. Una vez ubicados los barcos el C-130 debía descender nuevamente a nivel del mar y volando en zig-zag hacia el norte siguiendo el meridiano repetir la operación cada 34 millas. Luego de la quinta "barrida" el avión emprendía el regreso a su base. Durante la búsqueda con el radar el C-130 debía permanecer estacionario 90 segundos como máximo, porque se consideraba que un lapso más prolongado lo haría vulnerable a los misiles "Sea Dart".

El piloto designado para efectuar el primer vuelo fue el vicecomodoro Alfredo Cano y su tripulación estaba integrada por el capitán Rubich (copiloto) y el vicecomodoro Servático (navegador). El oficial a cargo de la parte de reconocimiento de la misión era el mayor Oreffice, mientras que su autor, el comodoro Ernesto Ferri, comandante del Grupo Aéreo de Exploración iba como observador. Afortunadamente para todos ellos la misión se cumplió con éxito, aunque todos los participantes se vieron duramente afectados por un incidente que hubiese podido llevar al C-130 a su destrucción.

Al parecer la primera trepada y búsqueda no fue detectada, aunque no se ubicó a ningún buque británico pese a la "barrida" con el radar hacia los cuatro puntos cardinales. El C-130 descendió y voló hacia el norte hacia el segundo punto de búsqueda, pero cuando ascendía a 6.000 pies se encendió el equipo de contramedidas electrónicas, indicando que un radar enemigo lo estaba buscando. El avión fue nivelado inmediatamente y una rápida "barrida" indicó la presencia de un buque a unas 42 millas al sudeste. Su posición fue calculada rápidamente, transmitida al Comando de la FAS y a un vuelo de cazabombarderos que se encontraba en el aire y Cano decidió hacer una nueva verificación de coordenadas, desde una distancia de 50 millas al sur. Una vez cumplido su cometido el piloto se dio cuenta horrorizado de que, debido a un error de navegación, el barco se encontraba a sólo 25 millas y que el C-130 se hallaba bien dentro del alcance de los "Sea Darts". Los informes argentinos sobre el incidente no especifican la fecha ni el barco del cual se trataba, pero es posible que haya sucedido el 25 de mayo, con la fragata la "Coventry" y que el vuelo de cazabombarderos fuese el de los Skyhawks de la V Brigada, comandados por el capitán Hugo del Valle Palaver.

El 28 de mayo una misión similar dirigió a los Skyhawks hacia el buque hospital "Uganda" y otra del 1° de junio terminó en un previsible desastre. Para la operación de ese día el capitán Ruben Mertel, el capitán Carlos Krause y el vicecomodoro Hugo Meisner integraban la tripulación, mientras que el complemento lo formaban el suboficial principal Julio Lastra, el suboficial ayudante Manuel Albelos, el cabo principal Miguel Cardone y el cabo principal Carlos Cantenzano.

Su C-130E despegó de Comodoro Rivadavia esa mañana casi a la misma hora (0935Z) que un C-130H, el TC-66, salía de Puerto Argentino para un largo viaje de retorno a su base. Ambos aviones mantuvieron un ocasional contacto radio, hasta alrededor de las 1340Z, momento en que el TC-63 fue detectado al norte de la Isla Borbón por los radares de búsqueda de la fragata "Minerva" que se hallaba en el estrecho de San Carlos. Los Sea Harriers del Escuadrón 801 del capitán de corbeta Nigel Ward y del teniente de navío Steve Thomas fueron desviados de su ruta de retorno de una patrulla de rutina y encontraron al C-130 por debajo de las nubes, volando a baja altura y gran velocidad hacia el continente. A las 1346Z Ward, desde el Sea Harrier XZ451 disparó sus dos misiles AIM-9L, el primero de los cuales se quedó corto, pero el segundo hizo impacto en un ala. Ward continuó el ataque disparando sus cañones hacia la cola del transporte, hasta que el Hércules incendiado, súbitamente perdió el plano derecho y se precipitó al mar. No hubo sobrevivientes y esa misión parece haber sido la última de este tipo.

El 29 de mayo lo que se presume era un C-130 de la I Brigada protagonizó un inusual y fallido ataque contra el aislado petrolero de la Fuerza de Tareas británica "British Wye". El buque se encontraba a 47° 54' S y 39° 19' 0, al Norte de las Goergias del Sur cuando el C-130 le hizo una pasada de reconocimiento a baja altura y 15 minutos después regresó para bombardearlo. El 1er. Grupo no ha reconocido hasta ahora esa misión, pero la descripción del incidente hecha por los tripulantes del petrolero deja pocas dudas de que se

trataba de una operación de reconocimiento a larga distancia, con alguna capacidad ofensiva. El C-130 hizo una segunda pasada a unos 150 pies de altura y ocho bombas de 500 libras fueron lanzadas desde la rampa. Cuatro cayeron en el mar sin estallar, tres detonaron a babor, causando daños menores y una rebotó sobre la cubierta sin hacer explosión. El C-130 trepó hacia las nubes y se alejó de la zona.

Para los primeros días de junio la presión inglesa sobre Puerto Argentino se había acentuado y con un tiempo todavía peor, pocos vuelos lograron llegar al aeródromo. Durante la primera semana del mes sólo ocho misiones de C-130 fueron planeadas y finalmente se lanzaron seis, debido al mal tiempo. De esas seis, sólo tres aterrizaron en el aeródromo de Puerto Argentino, las otras tuvieron que volverse debido a las deficientes condiciones meteorológicas.

Para ese entonces la mayoría de los vuelos que llegaban a Puerto Argentino evacuaban heridos en su viaje de retorno y afortunadamente ninguno fue interceptado por los Sea Harriers. Tripulaciones veteranas del 1er. Grupo como la de los comodoros Beltramone, Bolzi y Meta; los mayores Bruno, Maldonado y Veliz; los capitanes Borchert y Daguerre y otras más, todavía se las arreglaban para aterrizar en Puerto Argentino, a pesar de algunos decididos e ingeniosos intentos de los británicos para derribarlos. Una de estas tácticas fue típica a fines de la guerra. El 11 de junio, dos parejas de Sea Harriers del Escuadrón 801 fueron lanzadas para volar en derroteros a mediana altura cerca de Malvinas. Una vez en el lugar, un par descendía a bajo nivel, sobre la Bahía de la Reina Carlota, en Gran Malvina para aguardar al previsto C-130 con la esperanza de no ser detectados.

En esa ocasión no se estableció contacto y una patrulla regresó al "Invencible" mientras que la otra cargó combustible en San Carlos, antes de dirigirse al portaviones. Irónicamente un C-130 aterrizó tranquilamente en Puerto Argentino esa tarde, a las 2115Z.

En vista de ese y otros intentos ya descriptos de derribar a los C-130, es interesante descubrir que la única ocasión en que las tripulaciones del 1er. Grupo creyeron estar bajo ataque de misiles fue en la noche del 7 de junio. En esa oportunidad, dos C-130 no pudieron aterrizar en Puerto Argentino y una de las tripulaciones informó sobre un ataque con misiles que "evadieron" a unas 21 millas del aeródromo. Escasos indicios disponibles permiten suponer que puede haber sido un Sea Dart lanzado desde el "Cardiff", que funcionó mal.

Las operaciones de los KC-130H continuaron hasta el 13 de junio, cuando se lanzaron las últimas misiones del combate de Skyhawks. Para ese entonces el fin estaba próximo y las tropas británicas se hallaban listas para el postrer asalto contra Puerto Argentino. Aunque la situación era sin esperanzas, el Comando de la FAS continuó enviando C-130 al estropeado aeródromo, transportando armas y municiones que se necesitaban con urgencia. Sólo los equipos militares más vitales se enviaron y en los días previos se introdujeron SA-7 SAM, proyectiles de artillería y munición para armas portátiles. El equipo terrestre de lanzamiento de Exocets que más tarde averió seriamente a la "Glamorgan", fue llevado por un C-130 en los últimos días de mayo, pero el 11 de junio la carga prioritaria era un cañón de 155 mm fabricado por CITEFA y sus proyectiles. Los movimientos de C-130 en el aeródromo de Puerto Argentino en esos últimos días incluyen una llegada a las 0815Z del 12 de junio, dos más alrededor de las 0900Z del 13, otra a las 1100Z (que se cree fue el avión que partió a las 1155, poco antes de que llegasen los Sea Harriers), y finalmente dos más en la noche del 13 y 14 de junio. Previstos en Puerto Argentino para las 2200Z y 2300Z el primero de ellos, con el mayor Bolzi como piloto, llevaba proyectiles de 155 mm y otras municiones que se requerían con urgencia. Durante su aproximación fue iluminado por vengalas de un buque británico que se hallaba en las inmediaciones el que abrió fuego sobre el aeródromo cuando el C-130 despegaba. Poco después el último vuelo pese al bloqueo, el del C-130H TC-65 ("Cobre") llegó con el comodoro Mela, los capitanes Víctor Borchert y Hernán Daguerre y los suboficiales Carabajal, Paolone y Sosa. Transportaba un cañón de 155 mm. completo y ochenta proyectiles y cuando la tripulación luchaba para descargarlo comenzaron a encenderse las bengalas. Peor todavía, poco antes de las 2300Z se informó que una patrulla de Sea Harriers del Escuadrón 800 se dirigía a Puerto Argentino desde los portaviones británicos. Con el cañón todavía a bordo, la tripulación del C-130 no tuvo otra alternativa que parar los motores y correr a buscar refugio ante el presunto ataque. Sorprendentemente, éste no se concretó y al final, luego de tensos 40 minutos de orbitar en las proximidades, la patrulla británica regresó al portaviones, permitiendo al TC-65 dejar su carga y partir hacia el continente a las 2335Z. Este último vuelo evacuó a 72 heridos y enfermos y, afortunadamente para todos, llegó indemne a destino.

A pesar de varias alarmas ninguno de los C-130 que hacía la "carrera de suministros" para Puerto Argentino fue interceptado por el enemigo. El aparato que se perdió el 1° de junio no participaba en esa operación, que fue un éxito total. Durante ese esfuerzo se acumularon 427 horas de vuelo y se transportaron más de 400 toneladas de carga y otras 17 fueron lanzadas desde el aire. Entre el 1° de mayo y el 13 de junio se planearon 74 de esas misiones y 61 salieron hacia Malvinas. De ellas, 31 aterrizaron en el aeródromo de Puerto Argentino y otras dos fueron los lanzamientos en Darwin y Bahía Fox. De los 28 "fracasos", 21 llegaron a unas 60 millas de Puerto Argentino y varios regresaron al continente despues de haber sobrevolado el aeródromo de Malvinas. Diez vuelos fueron anulados por condiciones meteorológicas inaceptables en el lugar de destino y otros 18 por razones tácticas. De las 13 salidas que no pudieron efectuarse desde el continente, ocho fueron por razones tácticas, tres por mal tiempo y dos por otros problemas, de orden técnico. Durante los 44 días que duró el conflicto los 31 vuelos que se concretaron pudieron transportar 514 personas a Puerto Argentino y evacuaron a 264, la mayoría de las cuales eran heridos.

Los aviones tanque KC-130H cumplieron 20 misiones y reabastecieron a 93 vuelos de cazabombarderos de la Fuerza Aérea, así como a 20 vuelos ordenados por el CANA. Los logros obtenidos por esos aparatos hablan por sí mismos: las espectaculares victorias de los Exocets del CANA se obtuvieron sólo por la contri-

bución de los aviones tanque, así como muchos de los éxitos de la Fuerza Aérea en el estrecho de San Carlos y en aguas próximas a Malvinas. Sin embargo, en opinión de muchos pilotos, los KC-130H tuvieron su mejor actuación por el simple hecho de estar donde debían, en el momento y lugar adecuados. En otro tipo de operaciones los C-130 se portaron bien, pero con suerte diversa. La pérdida del TC-63 fue quizás innecesaria y su misión probablemente no hubiese logrado nada.

Ha habido pocos acontecimientos de posguerra en relación con la I Brigada de Transporte Aereo, aunque un nuevo modelo, el L-100-30 Hércules fue recibido por la Aregntina en diciembre de 1982. Sin embargo las limitaciones de una flota de sólo dos aviones tanque no debe haber dejado de preocupar a la Fuerza Aérea y seguramente habrá elaborado planes para la adquisición de más aparatos de este tipo, a la luz de la experiencia adquirida.

Pilotos navegantes que se sabe cumplieron misiones con la I Brigada durante la guerra:

Comodoro Beltramone; Comodoro R. F. Mela; vicecomodoro A. A. Cano; vicecomodoro Domínguez; vicecomodoro Litrenta; vicecomodoro H. C. Meisner (muerto en acción); vicecomodoro Moro; vicecomodoro R. Noé; vicecomodoro Pessana; vicecomodoro Servático; mayor Bolzi; mayor R. Briend; mayor Bruno; mayor Maldonado; mayor Mensi; mayor R. O. Palazzi; mayor Veliz; capitán Bilmezis; capitán V. Borchert; capitán H. Daguerre; capitán Destefanis; capitán C. E. Krause (muerto en acción); capitán R. H. Mertel (muerto en acción); capitán Rubich.

CARACTERISTICAS INDIVIDUALES DE LOS AVIONES

Hasta donde se sabe toda la flota de C-130 de la Fuerza Aérea operó durante la guerra desde una serie de bases diferentes. Los dos C-130E –TC-61 y TC-63– junto con el C-130H TC-64 operaron esencialmente desde Comodoro Rivadavia, mientras que los KC-130H –TC-69 y TC-70– cumplieron la mayor parte de sus misiones desde Río Gallegos.

En el conflicto los aviones continuaron con su camuflaje de tiempos de paz, verde y marrón en la parte superior y azul claro en la inferior, aunque por lo menos uno de los aparatos, el TC-66, llevaba la totalmente inapropiada franja amarilla de identificación en la cola después del 1º de mayo. La mayoría y quizás todos los aviones tenían la insignia de la I Brigada y del "Escuadrón Hércules" en la parte delantera del fuselaje, adelante y atrás de la cabina de pilotaje.

En el historial de las máquinas se ha utilizado la abreviatura de la Fuerza Aérea GITA, para el grupo I de Transporte Aéreo.

TC-61 C-130E

En marzo de 1982 con el GITA. Utilizado desde Comodoro Rivadavia durante la guerra.

TC-63 C-130E

En marzo de 1982 con el GITA. Utilizado desde Comodoro Rivadavia hasta el 1/6/82, cuando fue derribado al norte de Isla Borbón por un misil AIM-X9L y fuego de cañón del Sea Harrier XZ451 del Escuadrón 801 del capitán de corbeta Ward. Siete hombres, el vicecomodoro Meisner, el capitán Mertel, el capitán Krause, el suboficial principal Lastra, el suboficial ayudante Albelos, el cabo principal Cardone y el cabo principal Cantenzano, resultaron muertos. El aparato se estrelló en el mar a unas 50 millas al norte de Isla Borbón. Informaciones no confirmadas indican que algunos restos, incluida una rueda, fueron llevados hasta la costa de la isla por las corrientes marinas.

TC-64 C-130H

En marzo de 1982 con el GITA. Usado desde Comodoro Rivadavia durante la guerra.

TC-65 C-130H

En marzo de 1982 con el GITA. Usado desde Comodoro Rivadavia durante la guerra. Tuvo la distinción de ser el último C-130 que llegó al aeródromo de Puerto Argentino el 13/6/82.

TC-66 C-130H

En marzo de 1982 con el GITA. Usado desde Comodoro Rivadavia durante la guerra.

TC-67 C-130H

En marzo de 1982 con el GITA. Usado desde Comodoro Rivadavia durante la guerra.

TC-68 C-130H

En marzo de 1982 con el GITA. Usado desde Comodoro Rivadavia durante la guerra.

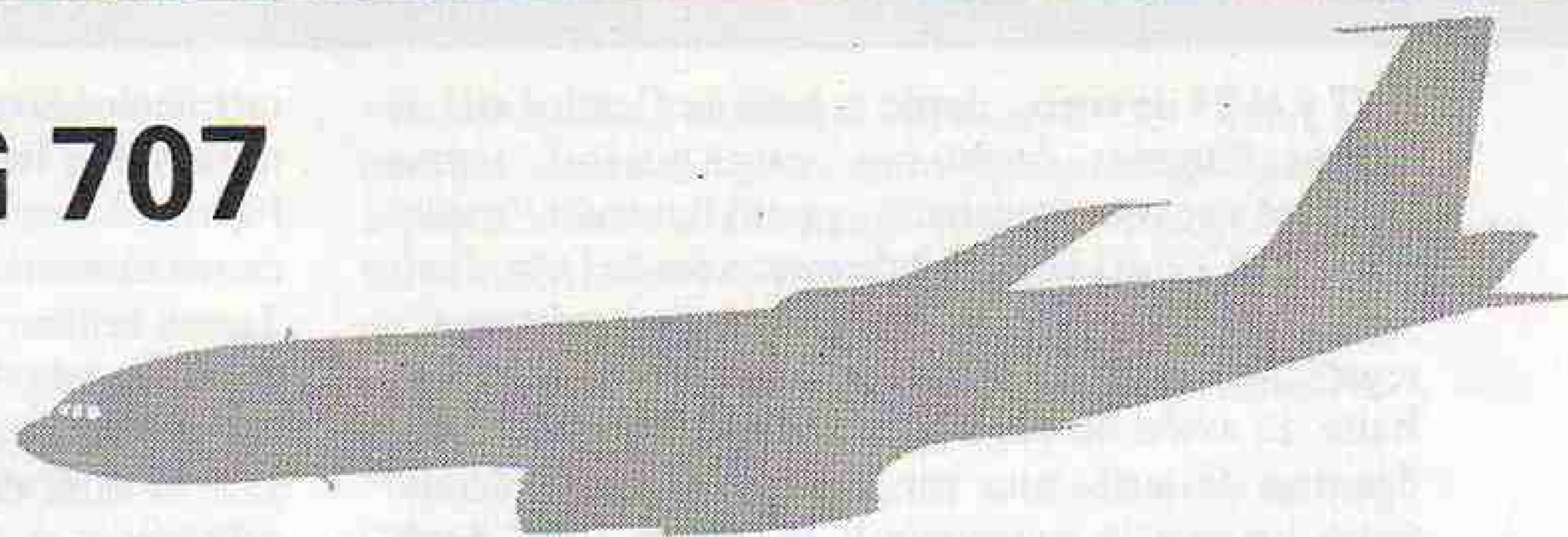
TC-68 KC-130H

En marzo de 1982 con el GITA. Realizó una inesperada visita a Puerto Argentino el 6/3/82. Usado desde Río Gallegos durante la guerra.

TC-70 KC-130H

En marzo de 1982 con el GITA. Usado desde Río Gallegos durante la guerra.

BOEING 707



GRUPO 1 DE TRANSPORTE AEREO ESCUADRON II

Cuando se estaba escribiendo esta obra, la última visita de un avión militar argentino al Reino Unido fue la de un Boeing 707. Retrospectivamente parece increíble que el TC-93 del Grupo I de Transporte Aéreo pudiera haber sido visto en Stanstedt entre el 24 y 25 de marzo de 1982, rodeado por vehículos de la Marina Real mientras cargaba suministros militares. Fue la última de una serie de visitas de este tipo y uno puede preguntarse si su tripulación no estaba más al corriente de la significación del episodio que la misma marina británica.

En marzo de 1982 la Fuerza Aerea Argentina tenía tres Boeing 707 (del TC-91 al TC-93), todos con la configuración para el transporte de cargas de tipo militar a larga distancia. Tras su sucesiva incorporación a la Fuerza Aérea habían sido asignados a la I Brigada con asiento en El Palomar, Buenos Aires, donde operaban en el Grupo I de Transporte Aéreo (GITA). Los tres aparatos y sus tripulaciones revistaban en el Escuadrón II, junto con una flota de F-28 Fellowships (cuya contribución a la guerra es analizada en otro capítulo).

Muchas de las discusiones que se desarrollaron en el Reino Unido tras la guerra, sobre la espontaneidad o no de la recuperación argentina de las islas Malvinas, parecen ignorar la evidencia suministrada por las actividades en Europa del Grupo I en 1982. Es de cierta significación para dicho debate el hecho que durante los dos meses previos al desembarco, la Argentina requirió y compró grandes cantidades de equipos militares en Gran Bretaña, Francia, Italia, España y otros países, incluyendo repuestos vitales para sus sistemas de armas. Tambien se reforzaron las existencias de misiles.

Una sucesión de vuelos de transporte de suministros comenzaron a Stanstedt con la llegada del TC-91 entre

Abajo: *Uno de los Boeing 707 que revistaron en el Escuadrón II del Grupo I de Transporte Aéreo durante la guerra: el TC-91. Este mismo aparato es el que desempeña funciones de avión presidencial en los viajes al exterior del titular del Poder Ejecutivo Argentino. Insertado en la foto, el actual emblema del Escuadrón V, dentro del cual fueron reorganizados los elementos del Escuadrón II. (Marcel Yves Martin).*

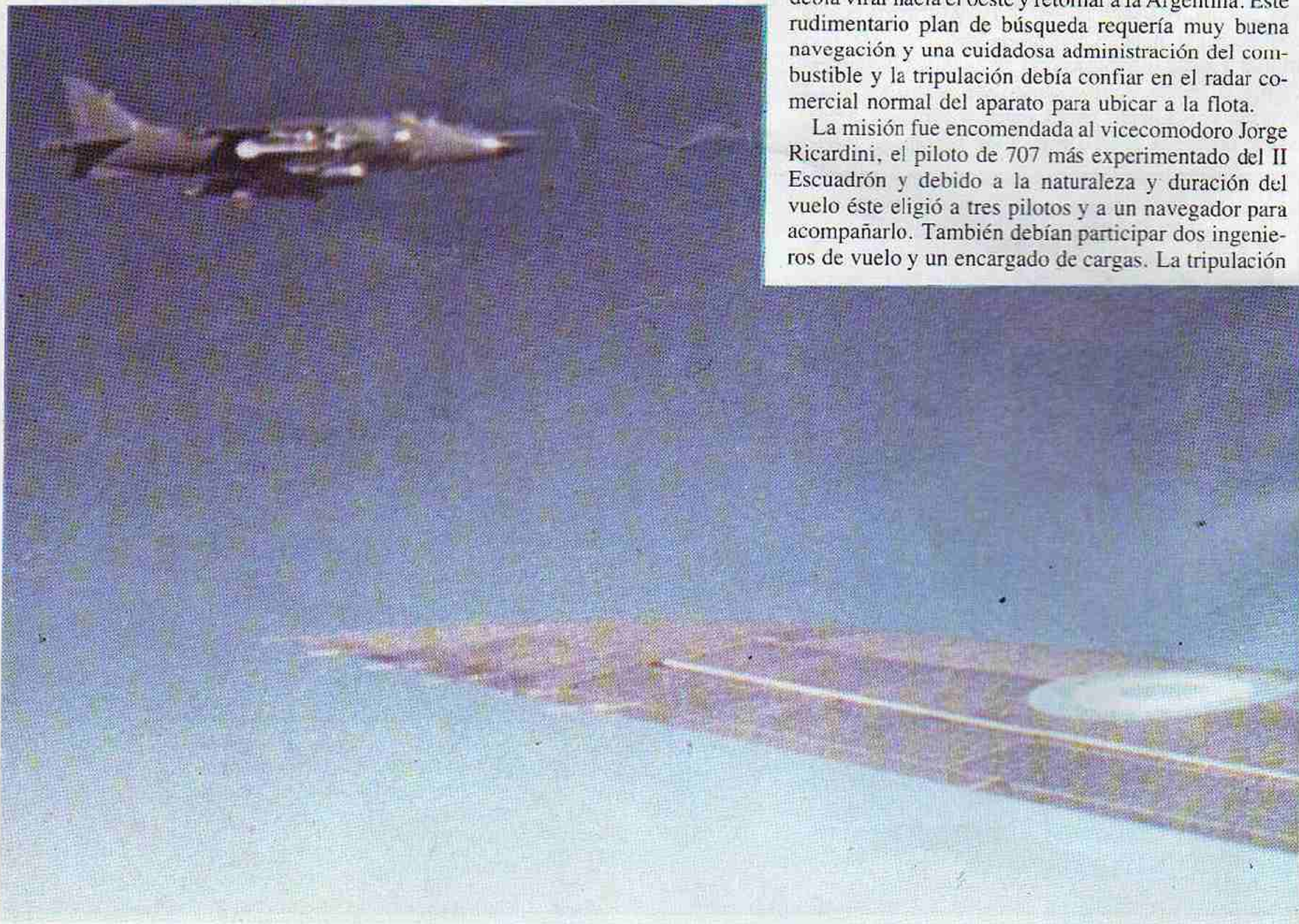
el 27 y el 29 de enero, desde la base de Gandos en Las Palmas, Canarias. Arribó con "carga general" (como todos los vuelos a Stanstedt) y partió llevando "explosivos". El TC-93 llegó el 2 de marzo desde Orly, París y partió al día siguiente con una carga "peligrosa", regresando el 8 de marzo proveniente de Brindisi, Italia. El avión despegó nuevamente rumbo a Gandos dos días después, otra vez con carga general (como todos los que le sucedieron). El TC-91 llegó desde Canarias el mismo día 10 de marzo y salió para Getafe, Madrid, el 12. Finalmente el TC-93 arribó proveniente del Charles De Gaulle, París el 24 de marzo y salió para Chateauroux-Deols en Francia al día siguiente. Sin embargo otro vuelo, que debía salir del aeropuerto de Ben Gurión, Tel Aviv el 5 de abril y seguir el 7 para Gandos, no se concretó. La Marina Real iba a encontrarse un mes después con un Boeing 707 del Grupo I en circunstancias totalmente diferentes.

Durante la mayor parte de abril de 1982 los 707, junto con otros aviones de transporte estuvieron participando activamente en un puente aéreo de personal y equipos desde la región central y norte de la Argentina hacia la Patagonia y Malvinas. A diferencia de los otros aparatos del Grupo I, los 707 no podían aterrizar en la reducida pista de Puerto Argentino, así que su papel estuvo restringido a operaciones en el continente y a otras de carácter internacional.

El 20 de abril la conducción del Escuadrón II recibió instrucciones del Comando Aereo Estratégico para una misión que había sido requerida por la Armada a la Fuerza Aérea. La unidad debía emprender vuelo de reconocimiento para intentar localizar a la Fuerza de Tareas británica, que para entonces se estimaba había dejado la isla Ascensión y navegaba hacia el sur. Los 707 no tenían equipos especiales para esa tarea, pero ante la falta de máquinas adecuadas con el alcance suficiente, el Grupo I se vio obligado a aceptar la misión. La primera búsqueda fue prevista para el día siguiente, 21 de abril y se esperaba que la siguieran otros vuelos, por lo menos hasta ubicar a la Fuerza de Tareas.

Con poca información disponible, salvo razonables presunciones, se decidió trazar un triángulo imaginario que tenía como vértice a la isla de Ascensión, mientras que la base estaba formada por una línea entre las Malvinas y Georgias del Sur fue establecido. Un plan de vuelo limitado solamente por la autonomía del 707, en el cual el avión debía volar hacia el Este desde Buenos Aires, hasta alcanzar el lado izquierdo del triángulo. El 707 tenía entonces que dirigirse rumbo a Ascensión, hasta alcanzar un punto determinado previamente, que fue designado "Alfa". Una vez allí, el aparato tomaba nuevamente rumbo al Este, hasta alcanzar al lado derecho del triángulo (el punto "Bravo"). Desde "Bravo" debía volar hacia el sur, rumbo a Georgias hasta donde se lo permitiese el cálculo de una segura reserva de combustible, después de la cual debía virar hacia el oeste y retornar a la Argentina. Este rudimentario plan de búsqueda requería muy buena navegación y una cuidadosa administración del combustible y la tripulación debía confiar en el radar comercial normal del aparato para ubicar a la flota.

La misión fue encomendada al vicecomodoro Jorge Ricardini, el piloto de 707 más experimentado del II Escuadrón y debido a la naturaleza y duración del vuelo éste eligió a tres pilotos y a un navegador para acompañarlo. También debían participar dos ingenieros de vuelo y un encargado de cargas. La tripulación



El Sea Harrier XZ460 del Escuadrón 800 vuela a 35.000 pies de altura, apareado al Boeing 707 TC-91 del Escuadrón II de Transporte de la Fuerza Aérea Argentina, desde donde se lo fotografió. El encuentro ocurrió el 21-4-82 en mitad del Atlántico. (Foto FAA).

estaba formada por oficiales jefes, pero fueron elegidos principalmente porque habían tenido el período de descanso más prolongado desde su último vuelo en 707. Eran los vicecomodoros Argüelles, Conte, Genolet y López.

Para poder llevar la carga máxima de combustible se decidió que el 707 TC-91 debería ir de Palomar a Ezeiza, para poder utilizar una pista más larga que la de su base original. El 707 salió de Palomar a las 0600Z del 21 de abril para el corto vuelo a Ezeiza y despues de cargar combustible y a tres integrantes del personal naval (un piloto asesor-coordinador, un especialista en inteligencia y un fotógrafo) pronto estuvo nuevamente en el aire. Se calculaba que la misión iba a durar unas 15 horas.

Por razones de economía de combustible, el vuelo se efectuó a más de 40.000 pies y después de cuatro horas se alcanzó el punto "Alfa". La tripulación fue autorizada a proseguir en el mismo rumbo, debido a un rendimiento en el consumo mejor del esperado y poco después el radar señaló la presencia de un barco solitario. Después de un tenso descenso entre las nubes hasta 2.000 pies, se lo identificó como un buque mercante que no tenía nada que ver con la flota británica. Entonces el 707 viró al sudeste hacia el punto "Bravo" y cuando trepaba hacia los 20.000 pies la tripulación captó vagos ecos radar de contactos en superficie, a la derecha del aparato.

Poco antes de las 1200Z esos contactos fueron identificados visualmente como seis buques de guerra británicos, incluyendo a los poraaviones "Hermes" e "Invencible". Se los ubicó a 19° 29' S 21° 00 Oeste, a unas 1.400 millas al este-noreste de Río de Janeiro. Cuando el TC-91 se inclinaba al norte del grupo para mejorar el ángulo de las fotografías, su tripulación se dio cuenta de que debajo había actividad aérea. En realidad el TC-91 había sido detectado a más de 150 millas de distancia por la Fuerza de Tareas británica y el Sea Harrier XZ460 del Escuadrón 800, piloteado por el Teniente Simon Hargreaves había despegado para investigar. Para cuando llegó hasta el 707 y se dio cuenta de que no se trataba de un avión comercial, la tripulación del TC-91 ya había transmitido su vital información a la Argentina. Hargreaves –por supuesto– tenía estrictas órdenes de no atacar al 707, pero el vicecomodoro Ricardini había decidido ya no sobrevolar los buques (en realidad había recibido instrucciones de no acercarse a menos de 22 millas) y el TC-91 volvía a su base cuando fue alcanzado por el Sea Harrier. La altitud era de 35.000 pies y Hargreaves voló varios minutos junto al avión argentino, moviéndose de una punta de ala a la otra y tomando fotos, aunque sin intentar establecer contacto radial con él. Finalmente el Sea Harrier se alejó y el TC-91 regresó a Ezeiza, donde aterrizó sin incidentes cinco horas más tarde. La misión había sido claramente un éxito –si bien tuvo mucha suerte– aunque el avión y sus tripulantes habían estado a merced del Sea Harrier equipado con Side-winders.

Alentada por las circunstancias de ese primer encuentro y estimando que los británicos eran reticentes a disparar contra sus aviones, la Fuerza Aerea se dedicó inmediatamente a una serie de vuelos de 707, destinados a mantener a la Fuerza de Tareas británica bajo estrecha vigilancia. Se presume que dichas misiones se cumplieron bajo el control operacional del Grupo Aéreo de Exploración y Reconocimiento, el componente especializado del Comando Aéreo Estratégico, que había sido creado el 4 de abril, con el propósito expreso de suministrar a la conducción una alerta temprana sobre los progresos dela Fuerza de Tareas y sus actividades.

A las 0230Z del 22 de abril la alerta para los Sea Harriers del "Invencible" fue desencadenada por el teniente Brian Haigh, para encontrar a un 707 que se había internado profundamente sobre el océano, al que encontró a unas 60 millas del portaaviones. A las 1830Z del mismo día, otro 707 fue alcanzado a 120 millas de distancia. Pero en esta ocasión el "Invencible" puso en el aire a tres Sea Harriers. Piloteados por los capitanes de corbeta John Eyton-Jones y Mike Broadwater y el teniente Paul Barton, los tres aparatos encuadraron al 707, en una maniobra destinada a poner de manifiesto su vulnerabilidad al piloto argentino. Esas misiones de 707, interceptadas usualmente a 35.000 pies resultaban desconcertantes para la Fuerza de Tareas. Los portaaviones se encontraban a sólo tres días de Ascensión cuando fueron ubicados por primera vez por el Grupo I y no cruzaron el estratégico paralelo 35 de latitud sur hasta el 25 de abril. Todos los 707 los encontraron con infalible exactitud y aunque los no deseados visitantes fueron bautizados jocosamente "asaltantes" por los británicos, los comandantes de las Fuerzas de Tareas se sentían cualquier cosa menos divertidos por la presencia del Grupo 1. Las reglas convencionales de interpretación de tiempos de paz eran difícilmente aplicables en estas circunstancias, pero la opción de disparar sobre los 707 sobre aguas internacionales del Atlántico Sur era políticamente inaceptable para el gobierno británico. Inglaterra estimaba que un Boeing 707 iba a ser emocionalmente comparado con un blanco inerme (y aún presentado como un avión civil, aunque evidentemente no lo era). Además Gran Bretaña no quería –a esa altura del conflicto– efectuar los disparos que producirían una escalada en la tensa situación. Sin embargo, los 707 representaban una seria amenaza para la Fuerza de Tareas que se encontraba en ese momento muy preocupada por los informes que pudieran suministrarse a los submarinos del adversario. La Argentina estaba bien al corriente del dilema británico y presumió correctamente que sus aviones estaban seguros, hasta tanto no se les diese una clara advertencia en sentido contrario.

Los Sea Harriers del "Invencible" despegaron nuevamente a las 1100Z del 23 de abril, para encontrarse con un 707 a 120 millas de distancia y otra vez a las 1500Z con el mismo aparato. Después de la segunda intercepción el 707 pasó sólo a cinco millas al norte del "Invencible". El encuentro final entre un 707 y Sea Harriers se produjo a las 1550Z del 24 de abril, cuando un avión del "Hermes" interceptó a un aparato del Grupo I a 80 millas al Este del buque. Esa misma mañana otra misión de reconocimiento de los 707 sobrevoló al "Endurance", cuando éste se preparaba para desempeñar su papel en la recuperación de las Georgias al día siguiente. Fue entonces que se advirtió a la Argentina, por medio de canales diplomáticos, que iba a dispararse sobre los Boeing 707 (el mensaje referente a aviones y buques fue entregado por intermediarios suizos el 23 de abril). La abrupta adverten-

cia fue oída y pasó un mes antes que una misión de reconocimiento de 707 se aventurase cerca de naves de guerra británicas. (Véase las notas del Grupo 2 de bombardeo acerca de un incidente ocurrido el 26 de abril).

Cuando se disolvió el Comando Aereo Estratégico, el 30 de abril, el Grupo Aéreo de Exploración y Reconocimiento fue transferido al Comando de la Fuerza Aérea Sur y la misión de la unidad se formalizó para el reconocimiento marítimo entre los 39° y 56° de latitud sur, a 350 millas del continente. Los informes sugieren que –o bien se utilizó poco a los 707 (cuyo potencial era mucho mayor que el requerido) o que los reconocimientos con ese tipo de aparatos continuaron, pero fueron organizados por el Grupo Aéreo de Exploración y Reconocimiento. En todo caso, poco se conoce de la actividad de los 707 del Grupo I durante mayo de 1982 y puede ser que, simplemente, mucho de su tiempo haya estado dedicado al transporte de cargas de cabotaje o internacional.

El 19 de mayo un 707 fue detectado a unas 180 millas al noreste de la Fuerza de Tareas y dos Sea Harriers del Escuadrón 1 (F) hicieron un intento para alcanzarlo que no tuvo éxito. Los aviones, el del vicecomodoro Peter Squire y el del teniente Jeff Glover estaban armados con misiles AIM-9G Sidewinder y fueron enviados cuando realizaban un ejercicio con el "Hermes". Tres días después otro 707 del Grupo I investigó a buques británicos que navegaban hacia el sur desde Ascensión. Como había sucedido un mes antes, el avión encontró a un grupo de refuerzo a unos tres días de navegación de la isla, pero al norte del paralelo 35. La "Bristol" y la "Cardiff" reaccionaron sin ningún impedimento de tipo diplomático, lanzando dos "Sea Darts" cada uno contra el aparato del Grupo I. El 707 hizo una brusca maniobra evasiva para evitar los misiles (a los que había identificado un poco tarde) y lo logró picando casi hasta el nivel del mar. Aún después de esta alarma los 707 continuaron investigando al grupo de buques británicos que navegaban hacia el sur y el 7 de junio uno sobrevoló a la averiada "Argonaut", que lentamente regresaba a su puerto de origen, después de haber dejado la seguridad del TRALA (centro de reparaciones oceánicas que la Marina Real tenía al Este de Malvinas y a unas 400 millas al sur de la "Argonaut").

El incidente del 7 de junio parece haber sido el último encuentro entre un Boeing 707 de la Fuerza Aérea y fuerzas británicas de cualquier tipo. El Escuadrón II superó la guerra sin perdida de hombres o aparatos y durante ella demostró la gran versatilidad del 707. El avión fue una invalorable ventaja para la Argentina y probó su valía de una manera inimaginable cuando entró en servicio con la Fuerza Aérea. Su importancia fue reconocida aún más cuando, coincidiendo con la compra de un cuarto aparato en diciembre de 1982 (el TC-94), los 707 fueron reorganizados como el Escuadrón V, una discreta nueva unidad con el Grupo I de Palomar. Poco después de esto, dos máquinas con matrícula civil fueron asimiladas para el transporte de pasajeros y a principios de 1984 incorporadas a la fuerza, en el escuadrón V, como TC-95 y TC-96.

Los pilotos y navegadores que se sabe volaron con el Escuadrón II/Grupo 1 de Transporte Aéreo durante la guerra son: vicecomodoro Arguelles; vicecomodoro Conte; vicecomodoro Genolet; vicecomodoro López y vicecomodoro J. E. Ricardini, entre otros.

CARACTERISTICAS INDIVIDUALES DE LOS AVIONES

Los tres aviones del TC-91 al TC-93 (707 series 389B, 372C y 387C respectivamente) mantuvieron sus colores normales de tiempos de paz durante el conflicto. Básicamente estaban pintados como aviones comerciales, con la parte inferior gris y la superior blanca, separadas por una gruesa línea azul todo a lo largo del fuselaje, a la altura de las ventanillas. La bandera nacional estaba dibujada en la parte inferior de la nariz y la cola, con la escarapela de la Fuerza Aérea en la parte trasera del fuselaje. Las siglas FAA estaban hacia adelante en el fuselaje. Los números de serie en la parte inferior, adelante y atrás de las alas.

TC-91

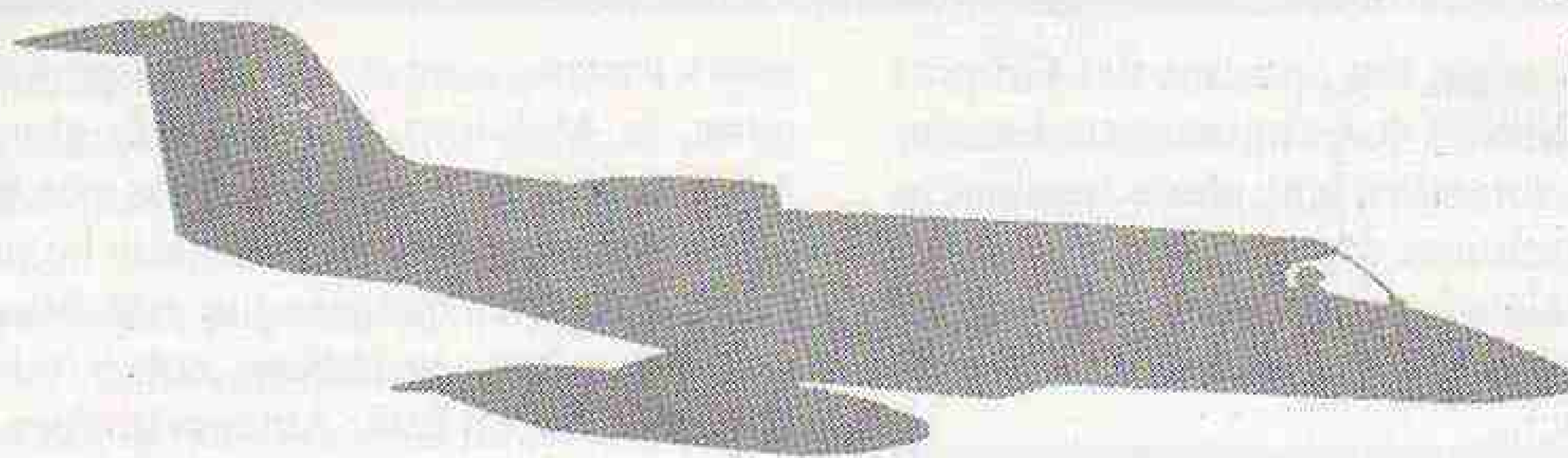
Con el GITA en marzo de 1982. Llegó a Stanstedt desde Gandos, Las Palmas, el 10/3/82 y partió para Getafe, Madrid. El 21/4/82 fue el primer avión de la Fuerza Aérea interceptado por un aparato de la Fuerza de Tareas británica (el Sea Harrier XZ460 del teniente Hargreaves). No se lo identificó positivamente en ninguna otra actividad durante la guerra, pero ciertamente participó. Utilizado en el Escuadrón V a comienzos de 1985.

TC-92

Con el GITA en marzo de 1982. No se lo identificó con precisión en ninguna misión durante la guerra, pero ciertamente participó. Utilizado por el Escuadrón V a comienzos de 1985.

TC-93

Con el GITA en marzo de 1982. Llegó a Stanstedt desde Orly, París, el 2/3/82 y partió el 3/3/82 para Gandos, Las Palmas. Regresó a Stanstedt desde Brindisi, Italia, el 8/3/82 y despegó hacia Gandos el 10/3/82. Su última visita a Stanstedt fue el 24/3/82 adonde llegó proveniente del Charles De Gaulle, París y despegó hacia Chateauroux-Deols, Francia el 25/3/82. No se lo identificó positivamente en ninguna actividad durante la guerra, pero ciertamente participó. Utilizado por el Escuadrón V a comienzos de 1985.



LEARJET

GRUPO 1 AEROFOTOGRAFICO

Al comienzo de la guerra de Malvinas la Fuerza Aérea poseía seis Learjets 35A, cuyo primer par (el T-21 y el T-22) habían sido recibidos de fábrica en enero de 1978. Fueron entregados a la II Brigada Aérea de Paraná, Entre Ríos, donde se sumaron a los Guaraníes de reconocimiento fotográfico-cartográficos del Grupo I Aerofotográfico (GIA). El Grupo I era denominado oficialmente Escuadrón 1 Aerofotográfico, pero se lo conocía comúnmente como ''Escuadrón Fotográfico'' o ''Escuadrón Learjet''. Otros dos aparatos (el T-23 y el T-24) fueron recibidos después, en 1980, para completar la dotación de cuatro aparatos que componían la unidad en marzo de 1982. Otros dos Learjets (el VR-17 y el VR-18) fueron incorporados al Escuadrón Verificación Radioayudas de la Fuerza Aérea en 1981 y 1982, para tareas de calibración.

El T-23 causó considerable conmoción en marzo de 1982, cuando aterrizó en el aeródromo de Puerto Argentino con ''problemas en el tren de aterrizaje''. Fue el primer Learjet que llegó allí y la única visita previa de un avión de este tipo se había concretado a mediados de febrero de 1982, cuando un avión del Escuadrón de Verificación había practicado el control de rutina del VOR, que hasta entonces había estado a cargo de los Guaraní II. Sin embargo, el Learjet no aterrizó, sino que hizo una serie de pasadas sobre el pueblo. Cuando más tarde se le hicieron preguntas a los funcionarios de LADE, éstos dijeron que no había tocado tierra porque la pista era demasiado corta.

Luego del desembarco y la consolidación de las posiciones argentinas en Malvinas, los Learjets de la Fuerza Aérea fueron asignados de urgencia a varias misiones. Los pertenecientes a la Fuerza Aérea fueron usados luego operacionalmente, pero como parte de la movilización general que se realizó en la Argentina, otros doce Learjets con matrícula comercial fueron incorporados al recién creado ''Escuadrón Fénix'' y su contribución a la guerra, es examinada en otro capítulo.

Mientras los aviones civiles dedicaron mucho tiempo a llevar personal de comando y cargas livianas entre las bases de la Fuerza Aérea en el continente, los aparatos del Grupo I estaban totalmente dedicados a los preparativos para la guerra, en la cual iban a desempeñar un papel muy significativo. Sus tareas primarias eran de reconocimiento y posteriormente de exploración. Por razones de organización los cuatro aviones fueron transferidos al flamante Grupo Aéreo de Exploración y Reconocimiento de Comodoro Rivadavia, aunque su base puede haber estado en Trelew (es probable que muchas misiones se cumplieran desde bases del teatro de operaciones, como Río Gallegos y Río Grande).

Antes de la llegada de la Fuerza de Tareas británica los Learjets fueron utilizados para la confección de mapas fotográficos de las Malvinas y generalmente en conexión con cualquier otro tipo de misión cartográfica. Una vez que los buques británicos se encontraron a



La llegada del Learjet T-23 –abajo– al aeropuerto del entonces Puerto Stanley (el 19-3-82) fue totalmente inesperada y las razones de su aterrizaje nunca fueron "satisfactoriamente" explicadas a los británicos por los funcionarios locales de LADE, quienes aludieron a "problemas en el tren de aterrizaje". Operado por el Escuadrón 1 del Grupo I Aerofotográfico de la II Brigada Aérea, con asiento en Paraná, el propósito real de la visita de este Learjet configurado para reconocimiento, se hizo obvio semanas después. Durante la guerra, el T-23 vio considerable uso operacional, principalmente en los roles de fotoreconocimiento y de infiltración en los radares británicos. (Foto V. Steen).

corta distancia de las islas, los aparatos del Grupo I fueron usados para misiones de reconocimiento exclusivamente. Rápidos y volando a gran altura, equipados con Omegas e INS (sistemas de navegación inercial) los Learjets eran ideales para las tareas que se les habían asignado y volaron día y noche, cumpliendo misiones de inteligencia.

Después del 21 de mayo asumieron también la misión de guías de los cazabombarderos hacia la costa de Gran Malvina, antes de retornar a su base dejando a los Daggers y Skyhawks llevar adelante sus ataques. Catorce de estas misiones fueron llevadas a cabo en apoyo de la VI Brigada solamente, incluyendo la del 8 de junio, cuando cinco Daggers bombardearon a la "Plymouth" en el estrecho de San Carlos. Esa salida, probablemente a bordo del T-23, fue efectuada por el capitán Narciso Juri.

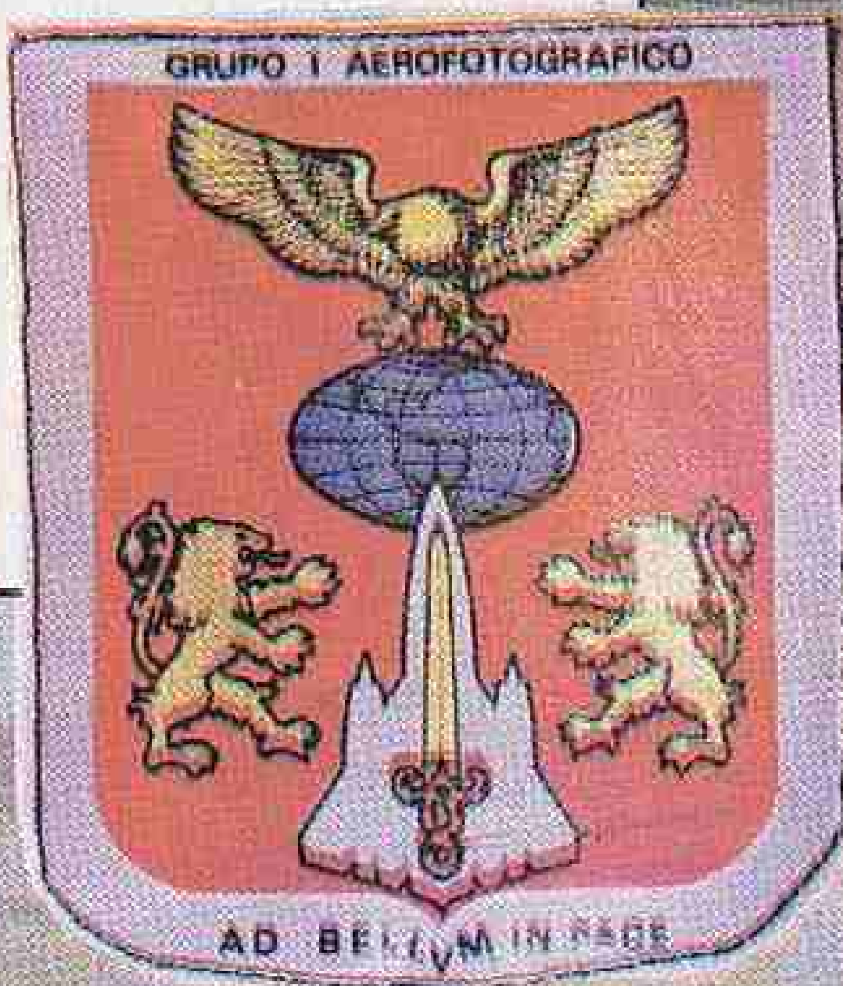
Estas actividades eran sin duda peligrosas, pero como los buques británicos raramente se aventuraban más allá del meridiano 59 Oeste y como los Sea Harriers tenían órdenes de no proseguir la caza muy al oeste de Malvinas, hubo quizás alguna exageración respecto de los riesgos corridos por los Learjets.

Sin embargo, las características de sus misiones eran de tal naturaleza que siempre eran blancos potenciales para los radares británicos, sobre todo si se hubiesen internado más al Este. Aunque las fuentes británicas no suministraron información al respecto, el Grupo I cree que a sus aviones les dispararon en dos oportunidades.

Siguiendo a las primeras y exitosas misiones de reconocimiento a gran altura del 25 y 27 de mayo, se ordenó una misión fotográfica al alba del 7 de junio, sobre el estrecho de San Carlos. Cuatro Learjets fueron puestos en el aire por el Grupo I, con el comandante de la unidad, vicecomodoro Rodolfo de la Colina conduciendo la misión. Se les encomendó efectuar una pasada a gran altura sobre el estrecho, en formación abierta con varias millas de distancia entre cada aparato, para suministrar al comando de la FAS un reconocimiento fotográfico completo de la zona. Para esa fecha los



Otro de los Learjet que se desempeñó durante toda la guerra fue el T-21, al cual se ve aquí fotografiado en su base de Paraná, Entre Ríos. **Abajo:** el emblema del Grupo I Aerofotográfico que lucen sus pilotos en el hombro derecho.





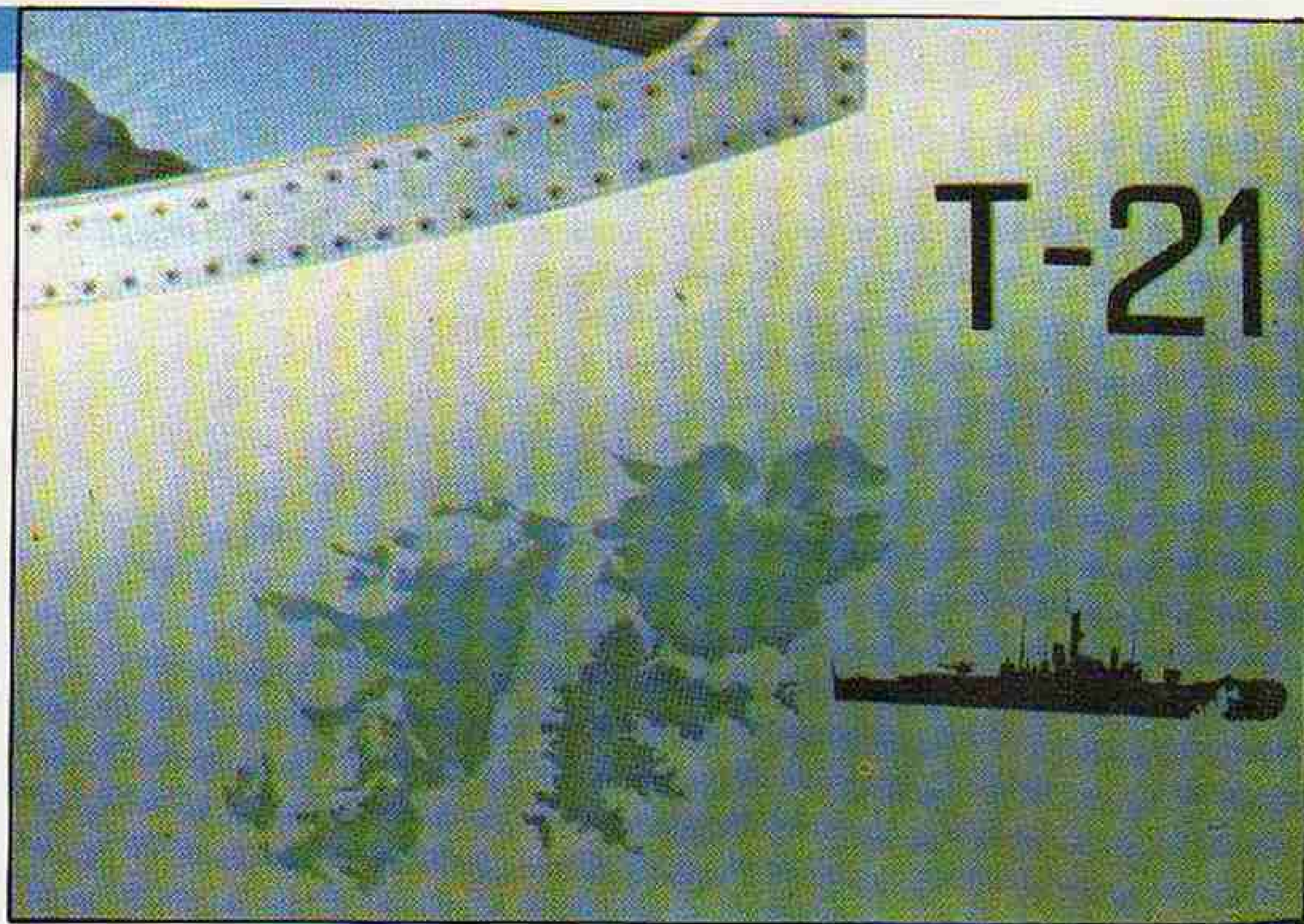
británicos estaban fuertemente atrincherados en San Carlos y se necesitaban con urgencia detalles de su poderío e instalaciones.

Se presumía que a una altura de 40.000 pies, el Grupo I se sentía seguro respecto de los misiles SAM de los británicos y había confiado al Centro de Información y control de Puerto Argentino informarle sobre la actividad de los Sea Harriers. Sin embargo, a las 1203Z, en pleno día y con buen tiempo, el "Exeter" que se encontraba en el Estrecho de San Carlos identificó como Canberras a los aviones que se aproximaban y a plena vista de los otros barcos y de las tropas en la costa disparó dos Sea Darts al primer aparato. Mientras que uno de los misiles cayó a lo lejos, inofensivamente, el otro trepó inexorablemente hasta que, justo en el límite de su alcance, dio en la cola del T-24, el avión del vicecomodoro de la Colina. De acuerdo con otro de los pilotos del Grupo I que participaba en la misión, el impacto destruyó la cola pero dejó intacta la cabina presurizada. El condenado Learjet quedó sustancialmente entero, mientras caía en tirabuzón y su tripulación, completamente consciente, no pudo escapar. El T-24 se estrelló en Isla Borbón, cerca de la pista de aterrizaje pereciendo todos sus tripulantes. Los cinco hombres que se perdieron en lo que parece haber sido una misión erróneamente calculada fueron de la Colina, el mayor Juan Falconier, el capitán Marcelo Lotufo, el suboficial ayudante Francisco Luna y el suboficial auxiliar Guido Marizza.

Con la sola excepción de la desastrosa misión del 7 de junio, los hombres del Grupo I cumplieron sus tareas con considerable pericia y buena suerte. Sus Learjets efectuaron 129 salidas durante los 76 días del conflicto y volaron 342 horas. En 1982 los aviones restantes llevaban orgullosamente un pequeño contorno en azul de las Malvinas en reconocimiento por sus logros. Después de la guerra se efectuaron pocos cambios y parece que el Learjet perdido no fue reemplazado.



Sin más armas que su destreza profesional y la velocidad de sus máquinas, las tripulaciones de Learjet de este Escuadrón que participaron de la campaña de Malvinas se ganaron el respeto y la admiración de todos. ***Abajo:*** *los cinco hombres de la dotación de un Learjet, que incluyen dos pilotos y personal especializado. (Marcel Yves Martin)*



En el costado de babor, debajo de la cabina de mando del Learjet T-21 del Grupo 1 Aerofotográfico, este emblema recuerda la participación de la unidad en la campaña de las Malvinas en 1982.

Pilotos y navegadores del Grupo I Aerofotográfico que volaron en misiones operacionales: Vicecomodoro R. de la Colina (comandante) (muerto en acción); mayor J. J. Falconier (muerto en acción); capitán N. Juri; capitán M. P. Lotufo (muerto en acción); capitán C. Pane.

CARACTERISTICAS INDIVIDUALES DE LOS AVIONES

Los cuatro Learjets 35A fueron utilizados durante la guerra y que se sepa, todos conservaron su cuidada apariencia de "aviones de ejecutivos". Los Learjets eran blancos, con una línea azul oscuro a lo largo del fuselaje, con las escarapelas de la Fuerza Aérea y la bandera nacional en la cubierta de los motores y la cola, respectivamente. Las siglas FAA y de la unidad estaban en la parte delantera, sobre la ventanilla de la cabina. Como se indicó antes los tres aviones que quedan llevan pintados un contorno de las Malvinas en azul, en el lado izquierdo del fuselaje.

En la descripción de la trayectoria de cada avión se usa la abreviatura GIA, para Grupo I Aerofotográfico.

T-21
Con el GIA en marzo de 1982 y fue utilizado durante toda la guerra.

T-22
Con el GIA en marzo de 1982 y fue utilizado durante toda la guerra.

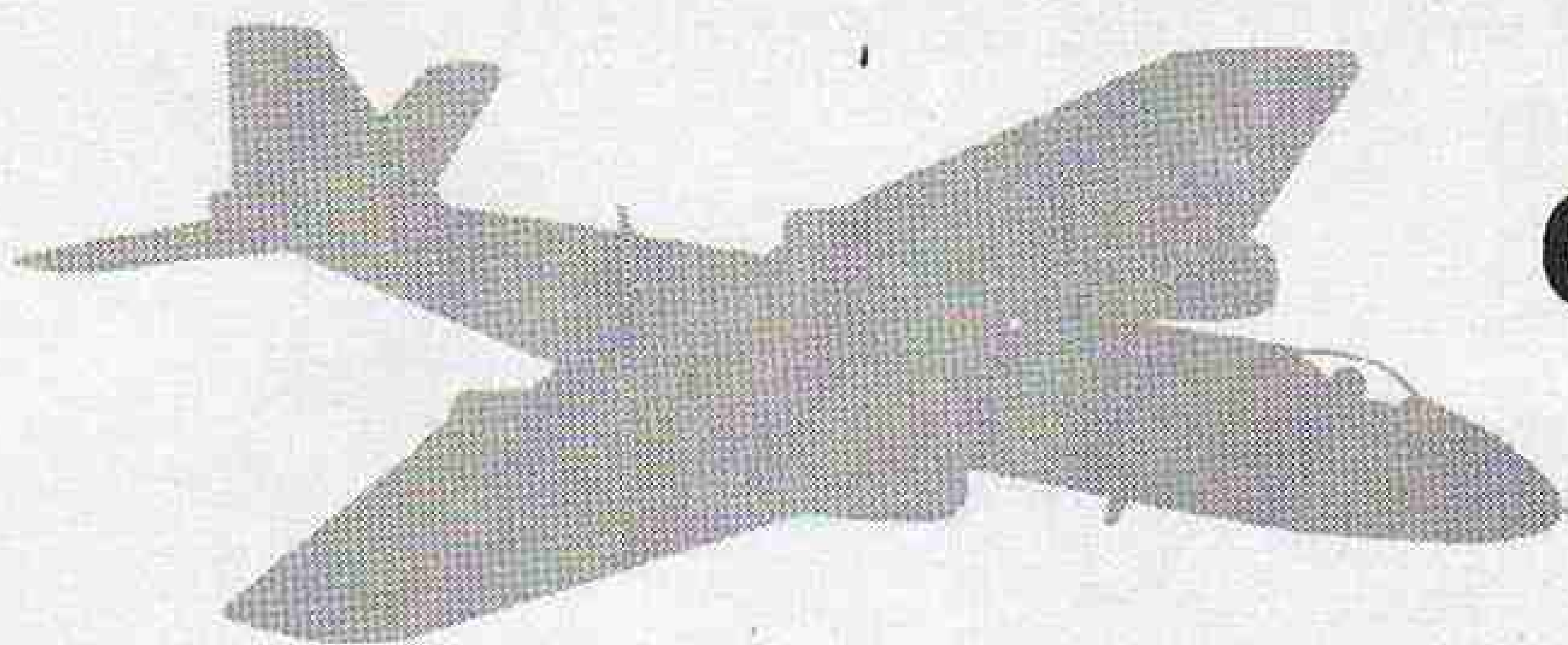
T-23
Con el GIA en marzo de 1982. Estuvo en el aeródromo de Puerto Argentino el 19/3/82. Utilizado durante toda la guerra.

T-24
Con el GIA en marzo de 1982. Utilizado durante toda la guerra hasta que fue derribado sobre Isla Borbón, Gran Malvina, el 7/6/82, por un Sea Dart lanzado desde el "Exeter" en el estrecho de San Carlos. La tripulación integrada por el vicecomodoro de la Colina, mayor Falconier; capitán Lotuto; suboficial ayudante Luna y suboficial auxiliar Mariza pereció en esa ocasión. El avión se estrelló en Isla Borbón, al borde de la pista y sus restos se encontraban allí todavía en febrero de 1985.

El Learjet T-24 del Grupo 1 Aerofotográfico fue derribado en la clara mañana del 7-6-82. El lanzamiento de dos Sea Darts desde la "Exeter" fue visto por muchos desde el Estrecho de San Carlos y el impacto fue claramente visible. Los restos del avión –derecha– cayeron cerca de la pista de la Isla Borbón (Fotos: 815 Sqdn. "Exeter" Flight/ W.G. Calvert)







CANBERRA

GRUPO 2 DE BOMBARDEO

En 1971 la Argentina recibió de Gran Bretaña diez Canberras B-62 reacondicionados y dos T.64 y durante la siguiente década esos confiables, aunque un poco anticuados, bombarderos livianos, otorgaron a la Fuerza Aérea una moderada capacidad de respuesta frente a cualquier agresor del área. Desde que entraron en servicio en la Fuerza Aérea tuvieron su base en Paraná, Entre Ríos, con el Grupo 2 de Bombardeo (G2B) de la II Brigada Aérea. Como de costumbre, en la Fuerza Aérea se les asignó otra identificación como Escuadrón I de Bombardeo, pero otras como "Escuadrón Canberra" fueron más comunmente utilizadas por el personal.

El Grupo 2 tenía un buen nivel de seguridad con el Canberra y en los primeros diez años sólo se perdieron dos B.62. El B-103 resultó destruido en 1971, poco después de ser entregado y un segundo aparato, se cree que era el B-106, se perdió luego en circunstancias poco claras. En 1981 comenzó en Gran Bretaña la tarea de reacondicionamiento de dos Canberras más, un B.62 y un T.64 para su entrega a mediados de 1982. En el momento del desembarco en Malvinas el Grupo 2 tenía un poderío máximo de 10 aparatos, incluidos los dos T.64, que se reducía por las máquinas que estaban sometidas a tareas importantes de mantenimiento, en depósito o siendo modificadas. Se cree que el B-107 era inoperable en marzo de 1982, por problemas mecánicos no especificados y no hay evidencias de que haya sido utilizado luego, durante la guerra.

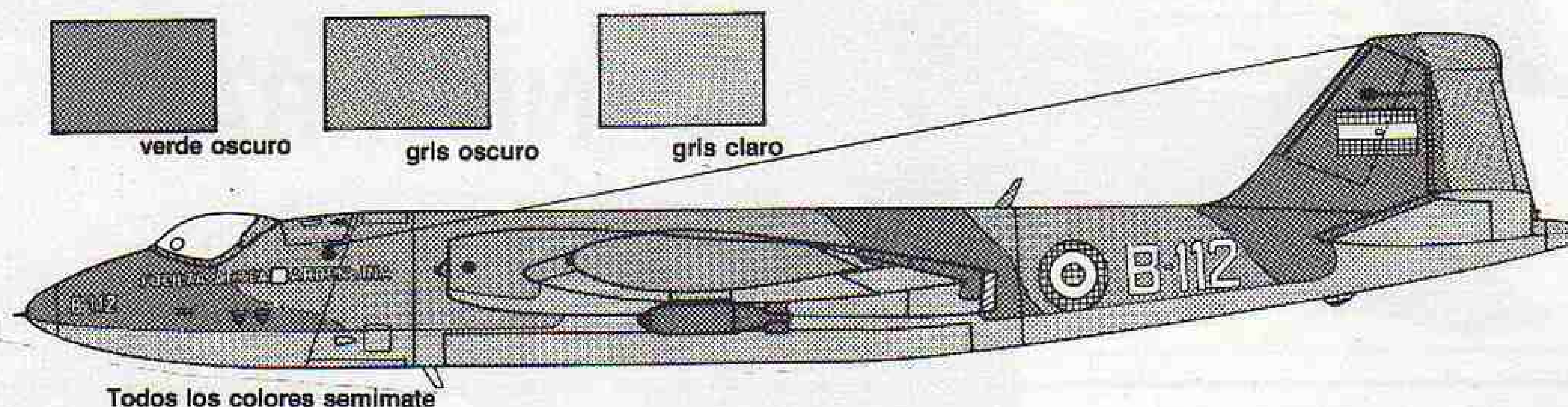
El Grupo 2 desplegó inicialmente seis B.62 y los dos T.64 en un aeropuerto temporario, la base aeronaval de Trelew, provincia del Chubut y a fines de abril fue designado "Escuadrón Canberra Trelew". La unidad comenzó inmediatamente ejercitaciones intensivas que inicialmente se centraron en ataques contra buques. A despecho de la considerable distancia entre las Malvinas y Trelew (593 millas) se consideró que el alcance de los Canberras les permitiría fácilmente ejecutar misiones de ida y vuelta contra la flota británica. El sofisticado armamento de los barcos ingleses era un factor particularmente preocupante y la Fuerza Aérea no se hacía ilusiones sobre la vulnerabilidad de los Canberra, si eran sorprendidos en pleno océano a altitudes medias o aún altas. Los colores oscuros del camuflaje de los aviones fueron considerados adecuados para las operaciones que se preparaban y no se le efectuaron modificaciones.

Las tripulaciones del Grupo 2 fueron puestas en estado de alerta en anticipación de desembarcos británicos, que en principio se esperaban en cuanto la flota llegase a Malvinas. En consecuencia, los Canberra, como todos los aparatos de la Fuerza Aerea, se hallaban en estado de alerta desde hacía 48 horas cuando se produjeron los ataques del Vulcan y los Sea Harriers contra el aródromo de Puerto Argentino y la pista de Pradera del Ganso, el 1º de mayo. (Informaciones no confirmadas han sugerido que la primera misión de guerra del Grupo 2 se realizó el 26 de abril, cuando tres Canberras salieron de Río Grnde para las Georgias del Sur para atacar a buques británicos que se sabía estaban en esa zona. Uno de los aviones tuvo que regresar cuando se hallaba al sur de Malvinas, pero los otros continuaron escoltados por un Boeing 707 del Grupo I de Transporte Aéreo, aunque la misión fue cancelada debido a las malas condiciones del tiempo en el área del blanco. Un segundo intento, que se realizó al día siguiente, fue cancelado debido a la capitulación argentina en Georgias. Sin embargo debe tenerse en cuenta que las fuerzas argentinas en Grytviken se rindieron a los británicos en la tarde del 25 de abril y las de Leith lo hicieron al día siguiente).

Todas las salidas ordenadas por la Fuerza Aerea el 1º de mayo se basaban en la errónea suposición de que la flota británica se hallaba relativamente cerca de la costa de Malvinas, prestando apoyo a desembarcos. Mientras la verdadera situación se esclarecía para el Comando de la Fuerza Aérea Sur varias misiones se cumplieron inútilmente, en busca de blancos que no existían. Los pocos buques de guerra que se aventuraron cerca de Soledad con diversos propósitos contribuyeron aun más a la confusión de los argentinos. En estas condiciones se ordenó al Grupo 2 lanzar dos misiones con tres aviones cada una, para buscar a los buques británicos en aguas de Malvinas y hundirlos allí mismo. La primera escuadrilla (el B-102 y el B-105 eran dos de los tres aparatos) despegaron de Trelew en las últimas horas de la tarde y según parece efectuaron un vuelo sin problemas, pero no obtuvieron ningún resultado, pues no pudieron establecer contacto con el enemigo. Probablemente su blanco fue localizado más temprano por la inteligencia naval –posiblemente por medio de los SP-2H Neptunes del CANA– pero no por última vez los aviones de la Fuerza Aérea fueron incapaces de encontrar al enemigo en el área prevista. La falta de una buena tarea de reconocimiento y de informes exactos de inteligencia iba a constituir una plaga para la Fuerza Aerea durante toda la guerra.

La segunda escuadrilla de Canberras, comandada

CANBERRA T.64 B-112 GRUPO 2 DE BOMBARDEO



por el capitán Alberto Baigorri (cada Canberra tenía una tripulación de dos hombres; piloto y un navegador-bombardero) despegó poco después y en un punto a unas cien millas al noroeste de la flota británica, que se encontraba a su vez a unas cien millas al noreste de Puerto Argentino, descendió a baja altura para iniciar la corrida hacia su blanco. En ese momento la escuadrilla fue positivamente identificada por el control de los cazas del ''Invencible'' quien guió a dos Sea Harriers del Escuadrón 801 hacia los tres Canberras. Las máquinas del Grupo 2 se encontraban a unas 50 millas del ''Invencible'' cuando, a las 2047Z, fueron interceptados por el teniente Alan Curtis (en el ZX451) y el capitán de corbeta Mike Broadwater (en el ZA175). En declaraciones que hizo Baigorri despues de la guerra, estimó que se encontraba a 150 millas del blanco, lo que sugiere que iba rumbo a Puerto Argentino y no hacia el grupo de portaviones que justamente lo detectó. Los Sea Harriers se encontraron con los Canberras a menos de 100 pies de la capa de nubes y Baigorri se dio cuenta de que habían sido interceptados cuando su N° 3 le advirtió que les habían disparado un misil. En realidad el AIM-9L que lanzó Curtis no estaba dirigido al guía, sino el N° 2, el Canberra B-110 del teniente Eduardo Ibañez y su navegador, el primer teniente Mario González, que fue alcanzado cerca de uno de los motores. El averiado Canberra con el motor y el ala incendiada continuó volando nivelado durante un momento y luego comenzó un descenso gradual hacia el océano. Justo antes de que los dos tripulantes se eyectaran Curtis disparó su segundo Sidewinder contra el B-110, pero erró el blanco pues el Canberra se estrelló en el mar antes de que el proyectil lo alcanzase.

Mientras tanto, Broadwater, que había visto disparar a Curtis, lanzó a su vez sus misiles contra los dos Canberras restantes, pero sólo les causó daños leves y ambas máquinas pudieron escapar. Se creía que González e Ibañez habían podido eyectarse bien, así que cuando los Sea Harriers se alejaron, Baigorri regresó y comenzó a buscarlos, pero desgraciadamente nunca se encontró rastro de ellos, pese a los esfuerzos posteriores que hicieron fuerzas navales.

La experiencia del 1° de Mayo fue saludable y mientras el Comando de la FAS analizaba la situación

Abajo: *la cabina de un Canberra B. Mk 62, vista desde el interior. A la izquierda, el asiento del piloto y abajo, a la derecha, el puesto que en posición de acostado, pasa a ocupar el navegante-bombardero en la nariz del avión.*

Página 135: *Vista exterior de la nariz de un B. Mk 62, que a diferencia del modelo T.64, está provista de una cubierta transparante. (Marcel Yves Martin).*



BAE B.62



Todavía en uso en algunas naciones, después de casi cuarenta años de su primer vuelo, el bombardero táctico Canberra –el cual la Fuerza Aérea Argentina venía operando desde comienzos de la década de 1970– era el único tipo de aparato de su clase durante la Guerra de las Malvinas capaz de realizar misiones desde el continente sobre blancos a gran distancia, en cualquier parte de las islas y regresar sin necesidad de reaprovisionamiento en vuelo. Su alcance, superior a los 6.000 kilómetros y su gran capacidad de transporte de bombas, estaban balanceados por el contrario con limitaciones en la velocidad y maniobrabilidad, así como la caren-

CANBERRA

cia de armamento defensivo a bordo. Además del modelo 62 –que es el que aparece en esta lámina– más numeroso en sus filas, la Fuerza Aérea disponía de dos unidades del modelo T.64, también subsónico. Todos los aparatos revistaban en el Grupo 2 de Bombardeo (insignia a la derecha) perteneciente a la II Brigada con asiento en Paraná. A ambos extremos del armamento desplegado en plataforma, se observan sendos carros elevadores con dos bombas de 1.000 libras cada uno, que solía ser (4) la dotación habitual en misiones sobre Malvinas.
(Marcel Yves Martin)



La experiencia de sus pilotos y navegadores-bombarderos, veteranos de las Malvinas, es un elemento inapreciable en el haber del Escuadrón 2. En cuanto a sus máquinas, que a pesar de la antigüedad se mantienen en condiciones de servicio, su operación es el fruto de sostenidos esfuerzos por parte de la Fuerza Aérea Argentina. **Abajo:** Ocho hombres del Escuadrón –o sea cuatro tripulaciones– posan frente a uno de los Canberra B. Mk 62, el B-102, en la plataforma de la Base Aérea de Paraná, asiento de la II Brigada. (Marcel Yves Martin).

general, el grupo 2 evaluó nuevamente sus tácticas. El ataque diurno había sido una idea absolutamente ingenua y la unidad fue quizá afortunada al escapar con pérdidas relativamente moderadas en esas circunstancias. Las defensas británicas de radar eran por lo menos tan buenas como se había previsto y quedaba en claro que sólo ataques efectuados a una altitud muy grande o muy baja tenían alguna probabilidad de éxito. Además los rudimentarios equipos de contramedidas electrónicas de los Canberras eran obviamente inadecuados para la tarea que les esperaba. Mayo fue un mes largo y tenso para el Grupo 2, mientras la pequeña unidad se preparaba para los inevitables desembarcos en Malvinas y sus próximas misiones de combate.

El Grupo 2 voló relativamente poco en mayo y, a diferencia de los Skyhawks y Daggers, los Canberras no participaron en las operaciones contra buques en el estrecho de San Carlos, luego del desembarco británico del 21. Sin embargo, el 29 de mayo los Canberras entraron nuevamente en combate con incursiones nocturnas, a baja y gran altura, contra las posiciones británicas en tierra. Dichas misiones fueron enviadas primero sobre el área de San Carlos y los Canberras bombardearon siguiendo coordenadas establecidas previamente, lanzando usualmente cuatro bombas de mil libras. La primera de estas incursiones, al parecer de dos aparatos, atacó la zona de Puerto San Carlos a las 0500Z del 29 de mayo, pero las bombas lanzadas desde gran altura no causaron ni daños ni bajas a las fuerzas británicas. Un ataque similar, a las 0530Z del 31 de mayo, lanzó cuatro bombas de 1000 libras en el área donde se encontraba el Escuadrón 846 en Fern Valley Creek, cerca del establecimiento San Carlos, sin causar grandes daños o bajas aunque las explosiones provocaron gran alarma. Después de este ataque algunos de los helicópteros que se encontraban cerca de San Carlos fueron dispersados.

Luego de estas incursiones los Canberras se dirigieron contra posiciones británicas situadas más al Este y sus ataques se efectuaron sobre todo en la zona del Monte Kent. En general estas incursiones produjeron pocos resultados, pero los británicos las consideraban perjudiciales para su moral. Sin embargo, desde el punto de vista del Grupo 2, las misiones eran cansadoras y riesgosas, requiriendo un despliegue de Trelew a Río Gallegos, antes de recibir instrucciones para una operación que debía ejecutarse tarde en la noche.

Otra de las primeras misiones fue la de la escuadrilla



"Huinca", guiada por el capitán García Puebla, en las horas que preceden al alba del 1° de junio contra tropas que se hallaban cerca del Monte Kent. García Puebla y su navegador, el primer teniente Jorge Segat, condujeron a los dos aviones desde Río Gallegos a las 0700Z y su plan de vuelo los llevó –en estricto silencio de radio– a 25.000 pies de altura a un punto situado al sur de Malvinas, para una corrida a baja altura sobre el Monte Kent. Debía bombardear desde una altitud de 160 pies y escapar rumbo al norte, sobrevolando la costa de la isla Soledad. A las 0739Z el Sea Harrier ZA177 del Escuadrón 800, del teniente Andy McHarg, fue lanzado desde el "Hermes" para interceptar lo que fue identificado por el radar como una escuadrilla de cuatro aviones, que se aproximaban a Soledad desde el sudeste. McHarg no pudo alcanzar a los Canberra antes de que éstos atacasen el blanco (y escaparan apenas de estrellarse contra la cima del Monte Kent, que surgió cubierto de nieve directamente en su camino). Cuando ambas tripulaciones se serenaron, el radar de Puerto Argentino las alertó sobre la aproximación del Sea Harrier y ambos Canberras se desprendieron inmediatamente de los tanques suplementarios de las alas y lanzaron rejillas de aluminio para saturar el radar del adversario. En ese momento McHarg se encontraba al límite de su radio de acción desde el "Hermes" y aunque llegó a cuatro millas del Canberra más próximo, su reserva de combustible le hacía imperioso el retorno al portaaviones. Ignorante de esto, la escuadrilla Huinca aceleró a su velocidad máxima (excediendo los límites de seguridad de sus estructuras) en un esfuerzo para escapar, pero ambas tripulaciones estaban convencidas de que iba a haber inevitablemente un impacto de Sidewinder. Por supuesto, esto no sucedió y "Huinca 1" y "Huinca 2" llegaron indemnes al continente, a las 1030Z.

El Monte Kent se reveló como un obstáculo particularmente detestable para las tripulaciones de los Canberra en sus incursiones nocturnas y más de un avión se encontró muy cerca del pico de 1504 pies cuando se elevaba tras una corrida a baja altura. Otra típica misión, pocas noches después de la "Huinca" fue la dirigida por el mayor Jorge Chevalier. En esa ocasión cuatro Canberras fueron trasladados de Trelew a Río Gallegos a las 0215Z para un ataque contra tres aviones en la zona del Monte Kent. El cuarto aparato fue llevado por cualquier inconveniente que se produjese en Gallegos. La incursión fue planeada para las 0815Z

Además de su compartimiento de bombas en el fuselaje, los bombarderos Canberra pueden llevar dos bajo las alas adosadas a sendos soportes especiales. En la foto se ve, lista para ser montada, una bomba del tipo GP (propósitos generales) de 1.000 libras (454 kilos).



Página 141: *Tres Canberra vuelan en formación durante un tema de instrucción. Dos de ellos son T. 64 y un tercero es B. Mk 62. Los colores de su esquema de camouflaje son los mismos con los que estuvieron pintados durante la Guerra de las Malvinas. El emblema en el margen superior izquierdo de la página, corresponde a la II Brigada Aérea a la que pertenecen. (Marcel Yves Martin).*

tras el despegue a 0700Z y su primera parte debía cumplirse a 27.000 pies, en el usual silencio radio. La escuadrilla "Negro" partió a horario con cada avión transportando cuatro bombas de 1000 libras. La responsabilidad de la navegación recayó en el "Negro 1" de Chevalier (B-105) mientrs que los otros aparatos debían mantenerse en formación y estar alertas a las señales luminosas acordadas de antemano, que iban a advertirles sobre los cambios de rumbo y la corrida final para el bombardeo. El descenso a 2.000 pies se hizo a tiempo y la misión marchó bien, hasta que "Negro 3" debió retornar con una falla en un regulador de combustible, cuando se encontraban al sur del estrecho de San Carlos. "Negro 1" y "Negro 2" viraron hacia el norte cerca de las islas del León Marino y descendiendo a menos de 1000 pies aceleraron a 350 nudos rumbo al Monte Kent. A dos millas del blanco y cuando iban a una velocidad de 400 nudos, fueron atacados por fuego antiaéreo que no los alcanzó y la corrida de bombardeo se efectuó con éxito. Ambos Canberra continuaron volando bajo y a gran velocidad hasta que sobrepasaron la costa norte de la isla Soledad y pudieron poner rumbo a sus bases.

Los ataques nocturnos continuaron en junio y la marina Real comenzó a desplegar mayores esfuerzos para anticiparse a las visitas del Grupo 2. Sin embargo, como las misiones continuaron, las tripulaciones argentinas se volvieron más hábiles para evitar las patrullas de Sea Harriers. La inmunidad de los Canberra se debió esencialmente al radar AN/TPS-43F operado por la Fuerza Aérea y otro equipo en la zona de Puerto Argentino, que suministraban información al Centro de Información y Control sobre los despegues de los Sea Harriers. Los Canberra simplemente no salían o abandonaban las misiones y pese a uno o dos encuentros muy cercanos, los Sea Harriers no estuvieron nunca en condiciones de repetir su victoria del 1° de mayo. A pesar de todo, los británicos trataron con todas sus fuerzas y uno de esos intentos se realizó al atardecer del 4 de junio, cuando el "Invencible" se destacó del grupo de portaviones y se ubicó en una posición al sur del estrecho de San Carlos, que le permitiría lanzar patrullas aéreas de combate sobre Gran Malvina. La maniobra iba tanto contra los Hércules C-130 como los Canberras, pero los ingleses pasaron una noche frustrante, porque cuando el "Invencible" dejó a la fuerza principal a las 2030Z, dos Canberras del Grupo 2 llegaron temprano para bombardear blancos en la isla Soledad. El "Invencible", totalmente cegado por la niebla, no pudo lanzar sus Sea Harriers y los dos Canberra escaparon sin ser molestados.

El Grupo 2 bombardeó de nuevo en las primeras horas del 6 de junio y tras ese ataque los británicos concibieron una nueva estrategia (conocida como operación "Canbelow") para contener las incursiones de los Canberras. Al amanecer del 6 de junio el "Invencible" y la "Brilliant" se separaron de la fuerza principal y se movieron a unas 160 millas de Malvinas, para aguardar los movimientos de los Hércules o de los Canberras. La Marina Real pensaba que una patrulla aérea de combate y un Sea Harrier alerta podrían combinarse para desorientar a la Fuerza Aérea Argentina, pero esa noche no se detectó ninguna misión de Canberras, así que la táctica se empleó de nuevo a la siguiente. Los buques se destacaron de la fuerza principal a las 1930Z y a las 2300Z el "Cardiff", que actuaba como piquete, dirigió a la patrulla aérea hacia un contacto, que se creyó era un Canberra que se aproximaba desde el oeste. En esa ocasión fue solamente la escasez de combustible lo que impidió a los Sea Harriers atrapar al bombardero que escapó hacia el continente.

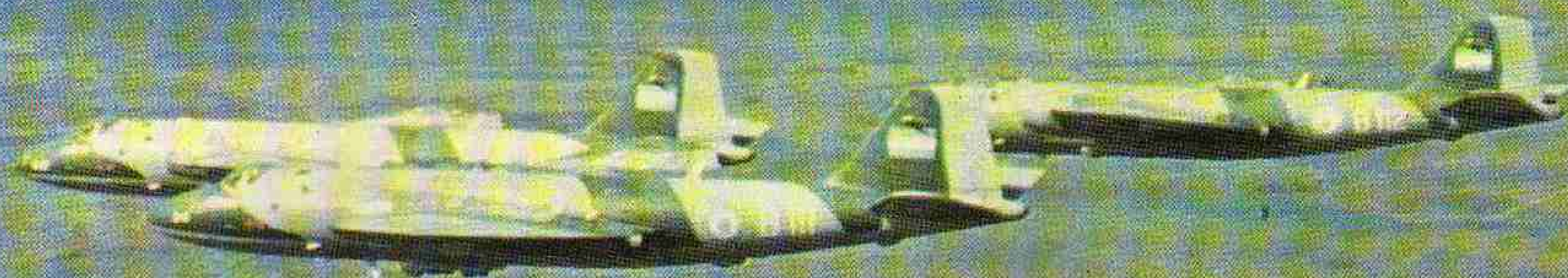
El 8 de junio dos Canberra atacaron al petrolero liberiano "Hércules" que se encontraba bien al norte de Malvinas, por lo menos a 400 millas al noreste de la flota británica. Aunque ninguna de las ocho bombas de 1000 libras estalló al hacer impacto, una quedó alojada en la estructura del buque y éste debió ser hundido luego por el riesgo que representaba. A pesar de la insistencia de la Argentina en que el "Hércules" había hecho caso omiso de las advertencias para que detuviese su marcha, parece que fue atacado en base a la errónea creencia de formaba parte de la cadena de abastecimientos británicos. La presencia en la zona de un C-130 provocó cierta confusión y algunos creyeron que ése era el avión que en realidad bombardeó al superpetrolero.

Los ataques nocturnos del Grupo 2 continuaron en la segunda semana de junio, con gran satisfacción de las tripulaciones, que sentían que finalmente estaban golpeando directamente al enemigo. A las 0435Z de la mañana del 12 de junio una fuerza de "cinco" Canberras bombardeó el área de Monte Kent –según los británicos– pero el número total de aparatos comprendidos en la misión debe haber incluido a una escolta de Mirage III de la VIII Brigada, los que, ya muy tarde en la guerra, suministraron cierto apoyo al Grupo 2 en sus misiones nocturnas. Una vez más, todos los aviones regresaron a sus bases.

La penúltima noche de la guerra fue "de rutina" para las tripulaciones de los Canberras del Grupo 2 y se preparó una misión de dos aviones para otro ataque contra el Monte Kent. En esa ocasión el capitán Juan Nogueira, jefe de escuadrilla y fogueado veterano, no pudo conducir el vuelo, así que la responsabilidad recayó en el capitán García Puebla y en el primer teniente Segat, con el capitán Martínez Villada y el primer teniente Pagano en el segundo Canberra. Partieron de Río Gallegos a las 0200Z del 13 de junio y después de ciertas dificultades para establecer la formación entre nubes bajas y silencio radio, los aviones volaron primero rumbo al sudeste y luego al norte, hacia Malvinas. El tiempo era típicamente malo con nubes y hielo, pero los Canberra siguieron adelante y pese a una pasada muy cerca del Monte Kent, una alarma provocada por fuegos de San Telmo y un intento de los Sea Harrier que no pudieron alcanzarlos, bombardearon con éxito el blanco a las 0320Z. Curiosamente, los británicos informaron que su patrulla aérea de combate había tenido éxito esa noche y que las fuerzas de tierra no sufrieron daños. Lo cierto es que después de otra fatigosa noche, García Puebla y Martínez Villada aterrizaron a las 0500Z.

Cuando la guerra entraba en sus horas finales y la derrota era obviamente inminente para el Comando de la FAS, se requirió al Grupo 2 atacar nuevamente a las posiciones británicas en el Monte Kent. Para esa misión –que debía ser la última– dos Canberras "Baco


II BRIGADA AEREA



1'' y ''Baco 2'' iban a ser escoltados por Mirages de la VIII Brigada hasta la zona del blanco. ''Baco 1'' estaba tripulado por el capitán Roberto Pastran y el capitán Fernando Casado y ''Baco 2'' por el primer teniente Rivolier y el primer teniente Anino. La escuadrilla despegó de Río Gallegos con un plan de vuelo que era ya muy familiar, aunque en esta ocasión la corrida de sur a norte sobre el Monte Kent debía efectuarse a 40.000 pies, con la esperanza de que allí no llegasen los Sea Harriers y estuviesen fuera del alcance de la mayoría de los misiles SAM. Con la escolta de los Mirages que los seguían, los Canberras volaron hacia la zona del blanco, pero fueron brevemente contactados, cuando un Sea Harrier del Escuadrón 800, con el capitán de corbeta Mike Blisset, del ''Hermes'' los investigó a las 0132Z. Los Canberras se demoraron un poco antes de continuar su corrida sobre el paisaje brillantemente iluminado al oeste de Puerto Argentino. Para las tripulaciones la vista de la artillería británica martillando las posiciones argentinas era una visión triste pero que cortaba el aliento. Después de haber lanzado sus bombas con éxito ambos aviones giraron 180º para retornar rumbo al sur, por encima de la costa y hacia la seguridad. Sin embargo la artillería antiaérea inglesa también estaba activa y tanto el ''Cardiff'' como el ''Exeter'' lanzaron andanadas de Sea Darts contra los Canberras y su escolta de Mirages.

Cuando los bombarderos pasaban sobre la costa, los Mirages alertaron a ''Baco 2'' de que un SAM lo estaba siguiendo y Rivolier pudo lanzar rejillas metálicas y bengalas, antes de picar bruscamente para esquivar al misil que subía hacia él. ''Baco 1'' (B-108) no fue tan afortunado y a las 0155Z fue alcanzado en la parte inferior delantera del fuselaje, casi seguramente por un misil lanzado por el ''Exeter''. Con el avión incendiado y obviamente condenado, Pastran se esforzó por disminuir la velocidad de la caída deteniendo ambos motores y sacando flaps, porque sabía que para eyecarse necesitaba tener al avión nivelado a una altura menor. Al llegar a los 15.000 pies Pastran ordenó al navegador que se lanzase, pero con gran consternación oyó que éste le respondía que le resultaba imposible, que el mecanismo eyector del asiento no funcionaba. A 11.000 pies el Canberra entró en tirabuzón y con Casado aparentemente inconsciente Pastran se dio cuenta de que tenía que abandonar el aparato. Finalmente se eyectó a 7.000 pies y quedó momentáneamente sin conocimiento, que recobró momentos antes de caer al mar, al sur de Fitzroy. Afortunadamente el viento llevó su bote de goma hacia la costa y pudo llegar a tierra antes del alba y aunque mojado y con frio pasó la mayor parte del día caminando tierra adentro. Finalmente llegó a la ribera sur de Mount Pleasant y pasó más o menos una hora observando las maniobras de los

Reunión de pilotos previa a un vuelo de práctica en la sala de situación del Escuadrón 2. En todas las misiones de la guerra, este "briefing" es esencial.



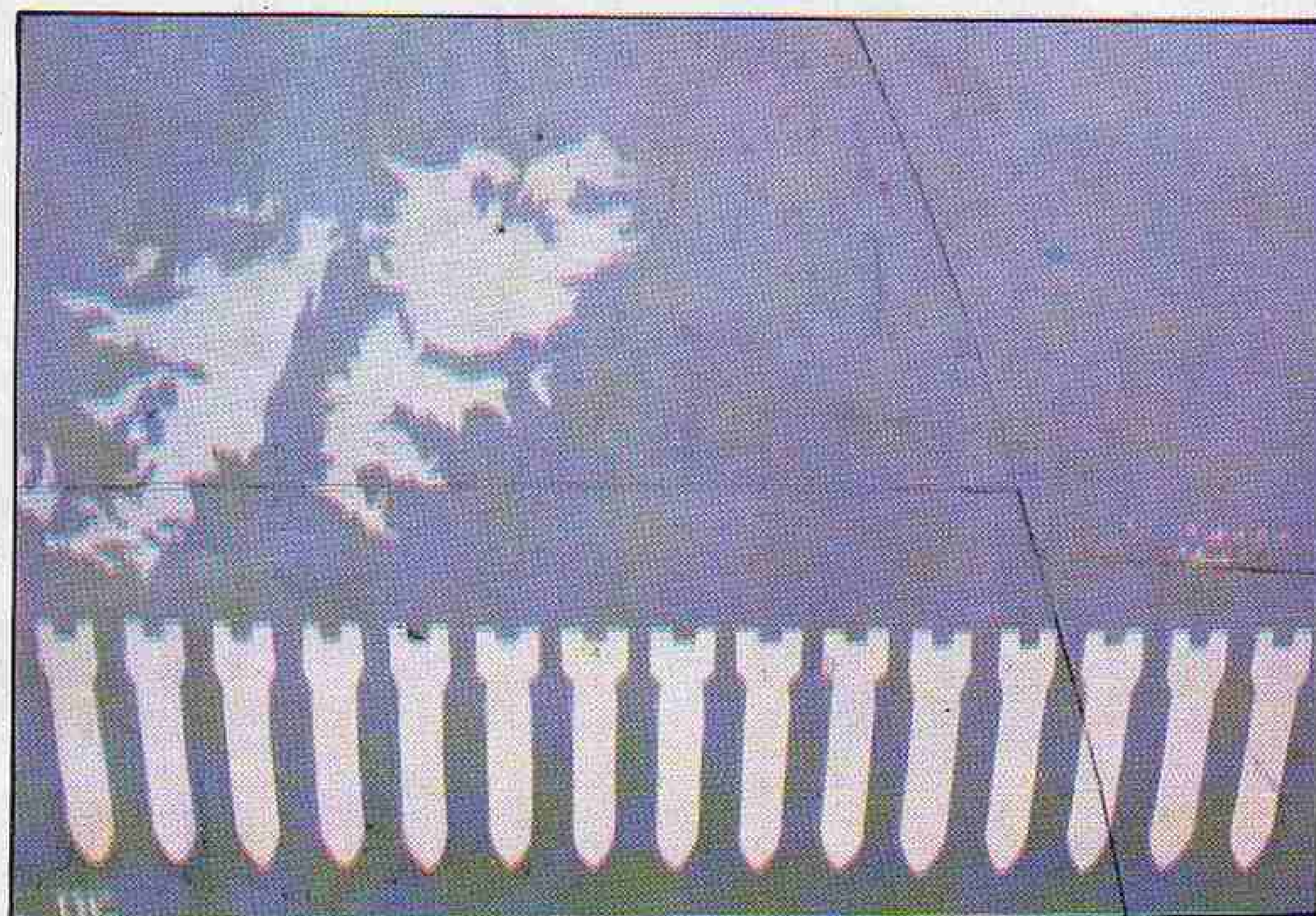
helicópteros británicos sobre Fitzroy. Ya de noche, fue ubicado por uno de estos aparatos que divisó una bengala que había lanzado, pues los británicos no sabían que había sido derribado el Canberra. Para entonces las fuerzas argentinas ya habían capitulado y Pastran debió pasar algunas semanas prisionero de los británicos antes de ser repatriado. Su navegador, el capitán Fernando Juan Casado, cayó con el Canberra y nunca fue hallado.

Durante la actuación del Grupo 2 como el Escuadrón Canberra Trelew, el Comando de la FAS planeó 54 misiones. Según fuentes de la unidad sólo se ejecutaron 35 desde Trelew y Río Gallegos y 25 de estas fueron bombardeos nocturnos en la última fase de la guerra. Unas 100.000 libras de bombas fueron lanzadas principalmente contra las tropas británicas de vanguardia, atrincheradas en el Monte Kent y Fitzroy. Después de haber perdido dos aviones y tres tripulaciones, el Grupo 2 retornó a sus operaciones de tiempo de paz, tristemente consciente de las limitaciones de sus bienamados pero anticuados Canberras.

Luego de la guerra se puso en marcha un programa de recuperación, con el apoyo del Perú e Israel, donde el primer país contribuía a evitar el embargo británico en material de repuestos y el último colaboraba para mejorar el sistema de contramedidas electrónicas de los Canberra, que era sumamente rudimentario. Por supuesto, los dos aviones que se habían adquirido en Gran Bretaña no fueron entregados. La unidad sufrió otro golpe adicional el 13 de agosto de 1982, cuando un B-62 resultó destruido en un fatal accidente en la Argentina. Puede contarse en el haber, el hecho que en mayo de 1983 se informó que el aparato, el B-107, era operable nuevamente, pero con sólo cinco B.62 y dos T.64 disponibles y el embargo británico sobre cualquier apoyo directo, los días de servicio de los Canberra en la Fuerza Aérea parecían contados.



__Arriba a Izq.:__ Escenas del vuelo en formación de una escuadrilla de Canberras de la Fuerza Aérea Argentina. Abajo: Cada bomba pintada en el costado de babor del fuselaje de este Canberra argentino, significa una misión de bombardeo cumplida por la máquina durante la Guerra de las Malvinas.





El B. Mk 62 matrícula B-109 con el emblema del Escuadrón 2 al pie, posado en la plataforma donde se despliega parte del armamento ofensivo con que está dotado. (Marcel Yves Martin).

Pilotos y navegadores del Grupo 2 desplegados en Trelew y que se sabe desempeñaron misiones de combate:

Mayor J. A. Chevalier; capitán A. Baigorri; capitán F. J. Casado (muerto en acción); capitán J. Nogueira; capitán R. Pastran; capitán G. Puebla; capitán Martínez Villada; primer teniente Anino; primer teniente M. H. González (muerto en acción); primer teniente Pagano; primer teniente Rivolier; primer teniente J. Segat; primer teniente E. J. R. de Ibañez (muerto en acción).

CARACTERISTICAS INDIVIDUALES DE LOS AVIONES

No se sabe que se hayan producido cambios en el camuflaje de los Canberras durante el conflicto. Los colores normales en tiempos de paz eran verde oscuro y gris, con la parte inferior gris, que fueron considerados satisfactorios para las misiones diurnas y nocturnas asignadas al Grupo 2 y ninguna máquina llevaba las franjas amarillas de identificación. Ninguno de los aviones tenía marcas de las misiones cumplidas y las de tipo ''Pelícano'' del B-101, deben haber sido aplicadas después de la guerra. No hay disponible una lista definitiva de los aviones desplegados en Trelew y Río Gallegos, pero se sabe que los dos T.64, el B-111 y el B-112 y la mayoría de los B.62 fueron utilizados.

Al describir la trayectoria de los aviones se usa la abreviación G2B por Grupo 2 de Bombardeo.

B.101 B.62

En marzo de 1982 con el G2B. Desplegado a Trelew, presumiblemente a fines de abril del 82 y luego con destacamentos operacionales a Río Gallegos. Despues de la guerra se lo vio en Paraná en noviembre de 1982, con el nombre ''Pelícano'' inscripto en la nariz.

B-102 B.62

En marzo del 82 con el G2B. Desplegado a Trelew a fines de abril de 1982, con posterior traslado a Río Gallegos. Sobrevivió a la guerra.

B-102 B.62

En marzo del 82 con el G2B. Desplegado a Trelew a fines de abril de 1982, con posterior traslado a Río Gallegos. Sobrevivió a la guerra.

B-104 B.62

En marzo del 82 con el G2B. Desplegado a Trelew probablemente en abril de 1982 con posteriores traslados a Río Gallegos. Sobrevivió a la guerra.

B-105 B.62

En marzo del 82 con el G2B. Desplegado a Trelew en abril de 1982, con traslados posteriores a Río Gallegos. Sobrevivió a la guerra.

B-107 B.62

En marzo del 82 con el G2B pero se cree que no era operacional así que no intervino en el conflicto. Posteriormente se lo vio en Gallegos, en mayo de 1983.

B-108 B.62

En marzo del 82 con el G2B. Desplegado a Trelew probablemente a fines de abril del 82, con traslados posteriores a Río Gallegos. Derribado sobre el Monte Kent por un Sea Dart disparado desde el ''Exeter'' a las 0150Z del 14/6/82, se estrelló en el mar al sur de Fitzroy. El navegador, capitán Casado, no pudo eyectarse y murió, pero el piloto capitán Pastrán, pudo lanzarse y fue rescatado por las fuerzas británicas.

B-109 B.62

En marzo del 82 con el G2B. No se confirmó si fue desplegado a Trelew, pero se lo vio en Paraná después de la guerra, en noviembre del 82.

B-110 B.62

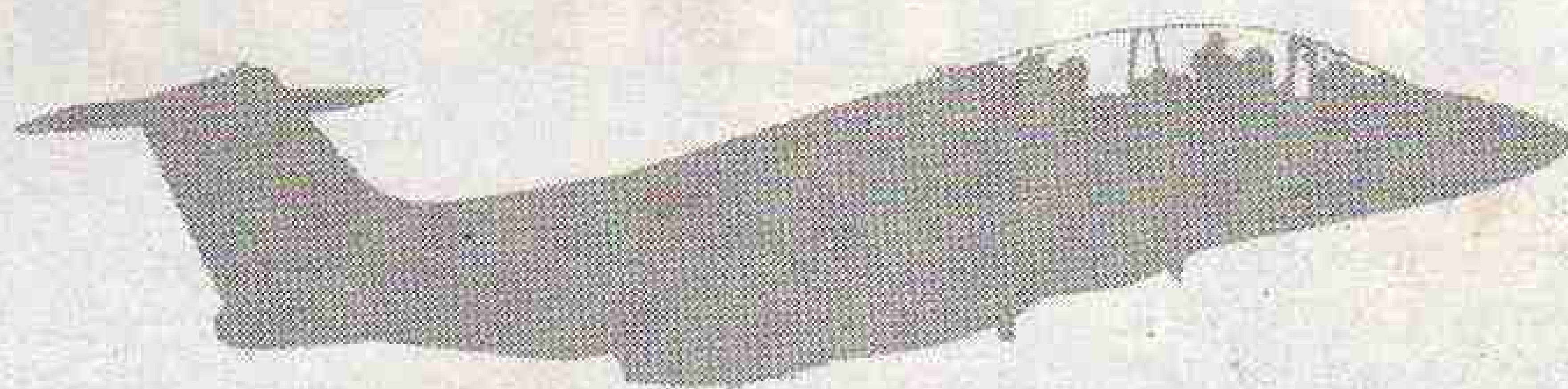
En marzo del 82 con el G2B. Desplegado a Trelew a fines de abril de 1982. Fue derribado sobre el Atlántico Sur, a unas 150 millas al nor-noroeste de Puerto Argentino, el 1/5/82 por un AIM-9L disparado desde el Sea Harrier XZ451 del Escuadrón 801 del teniente Curtis. El piloto, teniente Ibañez y el navegador, primer teniente González, fueron vistos cuando eyectaban pero nunca se los pudo encontrar.

B-111 T.64

En marzo del 82 con el G2B. Desplegado en Trelew, presumiblemente a fines de abril del 82, se lo vio en Paraná en noviembre de ese año.

B-112 T.64

En marzo del 82 con el G2B. Desplegado en Trelew presumiblemente en abril de 1982 sobrevivió a la guerra, pero no se lo vio más.



PUCARA

GRUPO 3 DE ATAQUE

Para fines de marzo de 1982 unos 60 IA.58A Pucarás habían sido construidos en la planta de la Fábrica Militar de Aviones de Córdoba (los aviones A-564 y A-565 estuvieron en el hangar de pruebas durante parte de ese mes) y la producción funcionaba a pleno para cumplir con órdenes para el mercado nacional y el exterior. De los que se entregaron, seis fueron sacados de la línea de producción para ser entregados al Uruguay en 1981 y esto había sido aceptado por la Fuerza Aérea. A fines de marzo 35 Pucarás eran intensamente utilizados o se encontraban siendo sometidos a un recorrido por cuenta del Grupo 3 de Ataque (G3A), el componente aéreo de la III Brigada con asiento en Reconquista y un pequeño número había sido librado recientemente al nuevo Grupo 4 de Ataque, de Comodoro Rivadavia, que forma parte de la IX Brigada Aérea. Del total, unos pocos resultaron destruidos en accidentes, varios estaban en la Fábrica Militar de Aviones, el Centro de Ensayos de Vuelo y otras instalaciones de pruebas. Otros esperaban en Córdoba para ser incorporados a la Fuerza Aérea. El mismo Grupo 3 estaba recibiendo nuevas entregas en marzo de 1982 y su tercer escuadrón progresaba lentamente hacia un equipamiento total. El 22 de marzo los 25 Pucarás operables eran:

A-501 A-510 A-515 A-522 A-528
A-534 A-550
A-502 A-511 A-516 A-523 A-529
A-536 A-552
A-505 A-512 A-517 A-524 A-531
A-537 A-553
A-506 A-513 A-518 A-526 A-532
A-538 A-555
A-509 A-514 A-520 A-527 A-533
A-549 A-556

El A-553 sufrió un accidente el 25 de febrero y el A-531 y el A-538 están siendo sometidos a una revisión a fondo. El aparato con más horas de uso era el A-514 con 1.150 y el más nuevo el A-555 con 32.

Nunca se pensó que el Pucará fuese utilizado como apoyo del desembarco argentino en Malvinas, pero cuatro aparatos fueron desplegados a Puerto Argentino como parte de una reducida presencia de la Fuerza Aérea en las islas.

La fecha es significativa, porque demostraría que la temprana presencia de los Pucarás formaba parte de un plan previo de ocupación y que no se trataba simplemente de parte de un despliegue de emergencia.

Los cuatro aviones del Grupo 3 eran:

A-523	A-529	A-552	A-556

Todos fueron llevados en vuelo al aeródromo de Puerto Argentino el 2 de abril, probablemente desde Río Gallegos. Para entonces su nuevo asiento había sido designado Base Aérea Militar Malvinas (BAMMLV). Durante los primeros días en las islas efectuaron vuelos en parejas, tanto para familiarizar a las tripulaciones con las nuevas condiciones en que tenían que operar, como para efectuar reconocimientos. La mayoría de los establecimientos fueron sobrevolados en esos primeros días, pero no se efectuó ningún aterrizaje fuera de Puerto Argentino. Sin embargo, poco después la situación cambió dramáticamente, cuando se hizo evidente que era posible una reacción británica y la Fuerza Aérea rápidamente se dio cuenta del dilema que se le plantearía cuando se le requiriese que defendiera Malvinas.

Al Grupo 3 le cayó en suerte disponer del único tipo de avión de combate que podía operar no solamente desde Puerto Argentino sino también de pistas del interior de las islas.

Los preparativos del Grupo 3 para la guerra fueron intensos y drásticos, como el de las unidades británicas similarmente preocupadas a ocho mil millas de distancia. La unidad de Puerto Argentino se incrementó a doce aviones para el 9 de abril y el nuevo escuadrón fue designado ofcialmente ''Escuadrón Pucará Malvinas'', al mando del mayor Navarro, un veterano piloto del Grupo 3. Los ocho recién llegados eran:

A-502	A-509	A-517	A-527
A-506	A-513	A-520	A-528

Cuando fueron inspeccionados por los británicos, ninguno de ellos llevaba las franjas amarillas de identificación que fueron adoptadas después del 1° de mayo, en beneficio de la defensa antiaérea argentina en las islas (las fotos de publicidad de la mayoría de los Pucarás con franjas amarillas en el fuselaje y en la cola fueron tomadas en el continente), en Comodoro Rivadavia se aumentaba el poderío del escuadrón en Puerto Argentino, la Fuerza Aérea rápidamente inspeccionó todos los lugares de las islas aptos para realizar operaciones y se llegó reticentemente a la conclusión de que la espartana pista de tierra de Pradera del Ganso era la mejor, entre una serie de pobres opciones. Se apreciaba que, una vez que se iniciasen las hostilidades, el aeródromo de Puerto Argentino iba a encontrarse in-

mediatamente bajo ataque y que todo avión que se hallase allí sería vulnerable a las incursiones aéreas. Al mismo tiempo, la congestión de las rampas y del tráfico había llegado a límites inaceptables y en consecuencia el Comando de la FAS ordenó al mayor Navarro y a otros oficiales que se hallaban en Puerto Argentino que estuviesen listos el 14 de abril para desplegar al grueso del escuadrón a Pradera del Ganso.

Al mando del vicecomodoro Wilson Pedrozo, Pradera del Ganso fue preparada, se instalaron defensas antiaéreas, se reforzó la guarnición de Ejército (que formaba parte de las fuerzas de ocupación de Darwin) y se trajo un numeroso destacamento de personal de la Fuerza Aérea desde el continente. Muchos de éstos eran cadetes de la Escuela de Aviación Militar, que fueron llevados como observadores a las zonas más alejadas (especialmente aquellas en el área de Pradera del Ganso cuando comenzó la guerra. Este último arreglo parece haber estado relacionado con una cierta falta de entusiasmo de los efectivos de Ejército por involucrarse en nada que no fuesen las más elementales tareas de defensa antiaérea de la pista. Como se indicó en otra parte, Pradera del Ganso se tornó luego operacional, con la denominación de Base Aérea Militar Cóndor, el 15 de abril, con la llegada de los primeros aparatos del Escuadrón Helicópteros Malvinas.

En el continente el Grupo 3 se desplazó a una ubicación operacional más adelantada en el aeropuerto de Santa Cruz, que fue utilizado con el doble propósito de servir como punto de partida para vuelos de los Pucarás desplegados en Malvinas y más tarde como base operacional para misiones de vigilancia con el objeto de detectar actividades de los británicos cerca de la costa o aun en el mismo continente. (El alférez Mario Valko, del Grupo 4 pereció en una misión de este tipo, después de estrellarse con su A-540, en una fecha no precisada, después de salir de Comodoro Rivadavia.) Alguna evidencia demuestra que en Reconquista sólo quedó un esqueleto de organización del Grupo 3, aunque un tercer elemento tenía su asiento en Córdoba. Se cree que la unidad de esta última ciudad tenía como misión recibir los nuevos aparatos que eran incorporados a la Fuerza Aérea durante este período de emergencia. Se sabe que un cierto número de Pucarás fue rápidamente completado en mayo y junio (el A-575 habría sido entregado el 12 de junio) aunque ninguno de ellos alcanzó a llegar a Malvinas.

Durante la última parte de abril las misiones de los Pucarás partieron solamente de Puerto Argentino y la primera visita de uno de estos aviones a Pradera del Ganso no se efectuó hasta el 24 de ese mes, cuando se ofreció a la población local una exhibición de poder de fuego con cañones y cohetes contra un blanco ubicado en una pequeña isla, en la bahía frente al establecimiento. Fue durante este período que se consideraron seriamente otros lugares de la isla para uso de los Pucarás. Sin embargo, aunque se analizaron cuidadosamente ubicaciones como Isla Borbón y la isla del León Marino, se las consideró muy lejos de ser ideales e inaceptables, salvo como alternatvias para emergencias.

A fines de abril era evidente que la fuerza de portaaviones británicos iban a estar en posición en pocos días, en condiciones de lanzar un ataque aéreo contra Puerto Argentino, así que el 29 de abril los doce aparatos del Escuadrón Pucará se redesplegaron en Pradera del Ganso. Los informes de la Fuerza Aérea son precisos y fundados en el sentido de que una docena de aviones hicieron el corto trayecto y testigos presenciales confirmaron por su lado que ese número llegó a Pradera del Ganso dicho día. Todo indica que no se dejaron Pucarás en el aeródromo de Puerto Argentino, aunque en su lugar la Fuerza Aérea ubicó los pocos aviones civiles que se habían requisado. Con algunas armazones que simulaban ser aviones y el infortunado MB-339A del CANA que no pudo ser evacuado, el aeródromo fue ''poblado'' ante el anticipado ataque. El 29 y el 30 de abril el Escuadrón Pucará efectuó varias salidas desde Pradera del Ganso, familiarizándose con su nueva base.

La pista era potencialmente muy peligrosa para operar con Pucarás y se prestó gran atención –como en Puerto Argentino– a todos los aspectos que hacen a la seguridad. La más larga de las pistas de tierra disponible en Pradera del Ganso que fue considerada aceptable para los cargados Pucarás tenía solamente 450 metros de largo y presentaba una desagradable ondulación, que iba a causar problemas más tarde durante las operaciones. Uno de los mayores riesgos locales era el tiempo, que podía afectar todos los aspectos de cualquier misión.

A las 0746Z del 1° de mayo el aeródromo de Puerto Argentino fue atacado por un Vulcan de la RAF y a las 0800 el mayor Navarro fue llamado por el brigadier Castellanos, el comandante de la Fuerza Aérea en Puerto Argentino, quien le ordenó que estuviese listo para lanzar ataques desde el amanecer, contra tropas británicas que se suponía habían desembarcado en la isla desde helicópteros. Navarro fue también advertido por Castellanos de que los Sea Harriers podían atacar Pradera del Ganso y que tenía que estar preparado para evacuar al Escuadrón Pucará al recientemente habilitado aeródromo naval en Isla Borbón (que había sido oficialmente cosiderado como alternativa para Pradera del Ganso). Navarro dio instrucciones a sus subordinados de acuerdo con esas órdenes.

El primer vuelo del día, previsto para las 1015Z iba a ser guiado por el capitán Ricardo Grunert y sus números dos, tres y cuatro serían los tenientes Calderón, Russo y Címbaro. A Grunert y Calderón se les ordenó efectuar una misión de reconocimiento armado hacia el sur de Pradera del Ganso, mientras que la segunda sección iba a investigar un supuesto aterrizaje de helicópteros en la zona de Puerto Argentino. Un problema técnico demoró un poco a la sección de Grunert y, aunque llegó a la pista bastante rápidamente, se le dio autorización para despegar a la segunda. Uno de los aparatos, se cree fue el de Russo, se elevó prematuramente cuando su tren de aterrizaje tocó una imprevista ondulación del terreno y después de permanecer unos pocos segundos en el aire el Pucará cayó pesadamente y continuó su carreteo. Con gran dificultad evitar una zanja en el extremo de la pista, pero no sin que la rueda de proa golpease en una luz de aterrizaje. La segunda sección fue todavía menos afortunada, porque la que se cree era la máquina de Calderón no pudo despegar después de que su rueda delantera se hundió en el barro en una zona inundada. El soporte cedió y el Pucará



quedó con la nariz apoyada en el suelo y la cola en alto. Aunque no estaba seriamente averiado, el avión bloqueaba completamente la pista (se necesitaron veinte minutos para despejarla) y el segundo vuelo de la mañana, no pudo despegar a tiempo. Mientras tanto, los tres Pucarás que estaban en vuelo combinaron sus misiones y pasaron tres horas dedicados a una infructuosa búsqueda de helicópteros británicos y fuerzas especiales.

Poco después de las 1100Z, Sea Harriers del Escuadrón 800 atacaron primero al aeródromo de Puerto Argentino y luego, a alrededor de las 1124Z a la pista de Pradera del Ganso. Puerto Argentino fue golpeado por formaciones de cuatro o cinco aparatos llevando 15 bombas de 1.000 libras y 6 de bombas de racimo en tres aviones. El aeródromo fue generosamente rociado de proyectiles, pero mientras hay clara evidencia de los daños infligidos a algunos de los Cessnas de matrícula local y al Islander, las alegaciones británicas de que se destruyeron Pucarás parecen ser infundadas, porque no había ninguno allí esa mañana (aunque en las últimas horas de la tarde uno de esos aviones visitó el aeródromo y otros lo sobrevolaron).

En Pradera del Ganso la historia fue muy diferente, porque, a pesar de la alerta temprana dada por el brigadier Castellanos, la llegada de los tres Sea Harriers fue completamente inesperada. Aparecieron sobre la pista cuando la segunda escuadrilla se aprestaba finalmente a dejar su área de estacionamiento. Mientras los oficiales y soldados corrían a buscar refugio, el infortunado teniente Antonio "Daniel" Jukic, con los motores de su Pucará en marcha, recibió un impacto directo de bombas de racimo. Su avión, el A-527 voló en pedazos y además de Jukic siete miembros del personal murieron, mientras que otros catorce resultaron gravemente heridos por esa y otras explosiones. Los Sea Harriers dejaron el aeródromo sumido en el caos, con varios incendios ardiendo sin control y un depósito de municiones en peligro de estallar.

Los daños a los aviones se limitaron a la destrucción del A-527 y otros dos sufrieron averías susceptibles de ser reparadas, mientras que hubo que hacerle arreglos menores a dos más. En realidad los dos aviones averiados no fueron reparados nunca y se cree que eran el A-506 y el A-517. El A-506 bautizado "Satan Tripa" fue dejado al principio a un lado del aeródromo con su cola en alto y puede muy bien haber sido el avión de Calderón, que no pudo despegar antes del ataque de los Sea Harriers. Este y el A-517 fueron usados luego como señuelos en Pradera del Ganso y junto con los restos del A-527 fueron los únicos Pucarás que se hallaron en el aeródromo cuando fue capturado cuatro semanas después. De los que sufrieron daños menores únicamente fue identificado el A-502, que requirió un cambio del techo de la cabina y que a los pocos días fue trasladado a la seguridad de Isla Borbón. Más tarde los reconocimientos aerofotográficos británicos mostraron a cinco Pucarás dañados en Pradera del Ganso, aunque testigos locales contaron por lo menos siete aviones en la pista al atardecer del 1° de mayo. Los siguientes ataques británicos no lograron causar daños a ningún otro aparato.

Sin hacer caso de los acontecimientos en Pradera del Ganso, Grunert concluyó su búsqueda de helicópteros británicos hacia las 1230Z y pidió autorización para aterrizar. Esta le fue negada perentoriamente y aunque tenía muy poco combustible se vio obligado a conducir su escuadrilla de tres aviones a Isla Bordón donde, a pesar de la rueda de nariz averiada del avión de Russo y una pista en peores condiciones que la de Pradera del Ganso, lograron aterrizar indemnes. Luego del ataque a Pradera del Ganso el aeródromo fue clausurado temporariamente, mientras se restablecía el orden. A la escuadrilla de Grunert en Isla Borbón se le sumaron tres aviones más el 3 de mayo y al día siguiente llegó por lo menos uno más, cuando el teniente Cruzado concluyó un reconocimiento armado sobre Lafonia y aterrizó en la base naval. De acuerdo con fuentes del CANA, la Estación Aeronaval Calderón (como denominó la Armada a Isla Borbón) tenía entonces siete Pucarás. Sin embargo, después del 4 de mayo Isla Borbón se inundó y durante varios días la pista estuvo cerrada para aviones. (Sin embargo Cruzado pudo despegar solo y dirigirse al aeródromo de Puerto Argentino el 7 de mayo.) Desde entonces hubo pocos vuelos en esa pista de 700 metros, aunque se cree que durante ese período un Pucará se vio en dificultades cuando el sorporte de su rueda delantera se torció al aterrizar. (La Fuerza Aérea informaría posteriormente que dos Pucarás rompieron su soporte de la rueda de nariz durante la guerra, aunque se infiere que ambos accidentes ocurrieron en Pradera del Ganso.) La actividad operacional en Isla Borbón terminó abruptamente en las primeras horas del 15 de mayo, cuando el Escua-

Las experiencias de la Guerra de las Malvinas han dejado un saldo positivo, tanto para la instrucción de las nuevas promociones de pilotos, como para el mejoramiento de algunas prestaciones del IA-58 Pucará, aparato que como se sabe es producido en la Argentina por la Fábrica Militar de Aviones. (Marcel Yves Martin)

drón "D" del 22 Regimiento SAS atacó la base. Seis Pucarás fueron destruidos o dañados, junto con un Skyvan de la Prefectura Naval y cuatro T-34C del CANA. Exámenes posteriores de los restos permitieron identificar a los A-520, A-523, A-529, A-556 y a fragmentos del A-502.

A mediados de mayo el Escuadrón Pucará había sufrido rudos golpes y poco tenía para mostrar de su parte. De sus doce aviones originales, nueve se encontraban fuera de acción en Pradera del Ganso e Isla Borbón y un décimo se hallaba inoperable en Puerto Argentino.

Tras el desastre de Isla Borbón se decidió que cuatro Pucarás debían ser enviados inmediatamente a las islas, para llevar el total disponible a seis aparatos y, de acuerdo con eso, las cuatro máquinas se dirigieron a Pradera del Ganso en la tarde del 15 de mayo. Estas no han sido identificadas exactamente por sus números de serie, pero deben haber sido la A-511, A-531 y la A-533. En el vuelo llegó un nuevo asesor en operaciones aéreas, el vicecomodoro Costa, que debía desempeñarse junto a Wilson Pedrozo.

Los comandos locales de la Fuerza Aérea consideraban que seis Pucarás eran un número adecuado para las misiones que se anticipaban y que una fuerza tan pequeña podía ser dispersada en Pradera del Ganso, de tal manera que los británicos no la considerasen un blanco rentable, en vista de sus pérdidas anteriores (las fuerzas argentinas creían que más de un Sea Harrier se había perdido en los precedentes ataques contra Pradera del Ganso). Sin embargo, la destrucción de los aviones en Isla Borbón convenció a Navarro y a sus oficiales de que Pradera del Ganso también era vulnerable a un ataque de comandos, para que continuasen allí todos los Pucarás remanentes, así que cuatro fueron trasladados a la seguridad relativa del aeródromo de Puerto Argentino (y debieron aterrizar allí en medio de una "alerta roja" de ataque aéreo). Uno de los pilotos, el alférez Pontecorvo, relataría más tarde como él y un camarada, el teniente Alsogaray, se vieron obligados a contemplar en las semanas siguientes la progresiva destrucción de sus Pucarás en Puerto Argentino, por los ataques aéreos y el bombardeo naval.

Para el 20 de mayo, los tres aeródromos argentinos habían sido atacados varias veces por los Sea Harriers y la artillería de la flota. En Pradera del Ganso los efectivos de la Fuerza Aérea y del Ejército se preparaban para los desembarcos británicos, a los que consideraban inminentes. El poderío del Escuadrón Pucará estaba constituido por unos seis aviones en condiciones operacionales, con quizás otros tres en Puerto Argentino que se creía estaban inutilizados. (Se estima que otros tres Pucarás volaron juntos a Malvinas después del 15 de mayo, elevando el total del despliegue a 19 aparatos.) Como uno más de una serie de ataques de distracción, en las primeras horas del 21 de mayo, las fuerzas de comandos británicos proclamaron la destrucción de un Pucará en Pradera del Ganso, pero parece probable que el aparato en cuestión fue uno de los que habían quedado allí como señuelos (probablemente el A-517).

Con las primeras luces del 21 de mayo, seis Pucarás se encontraban listos para despegar en Pradera del Ganso para cumplir con sus misiones matutinas. Con los desembarcos británicos en pleno desarrollo, se les ordenó la búsqueda de helicópteros que estuviesen llevando tropas a tierra en la zona de San Carlos. La escuadrilla "Tigre" debía operar –como de costumbre– en dos secciones con el capitán Jorge Benítez y el teniente Brest saliendo primero a alrededor de las 1130Z, para ser seguidos inmediatamente por el primer teniente Juan Micheloud y el mayor Carlos Tomba. Cuando la primera sección se esforzaba por levantar vuelo la fragata "Ardent" comenzó a bombardear la pista e impidió que el teniente Brest despegase en seguimiento de Benítez, aunque la segunda sección pudo hacerlo sin inconvenientes. Benítez, a bordo del A-531, continuó solo su misión de búsqueda de fuerzas británicas en el área del Monte Bombilla. Durante una hora no encontró nada pero entonces, al desplazarse hacia el oeste, divisó a los buques británicos en el estrecho de San Carlos y se dio cuenta de que tropas provenientes de la playa subían por las colinas. Cuando seleccionaba un blanco para su primer ataque le dispararon un misil y luego otro, que alcanzó a su avión y puso fuera de acción su motor derecho. Había sido alcanzado por un FIM-92A Stinger, que disparó un suboficial del Escuadrón "D" del 22 Regimiento SAS, que formaba parte de una patrulla de vanguardia. Benítez perdió rápidamente el control del avión, que primero trepó y luego entró en tirabuzón. Cuando descendía, el piloto luchó por liberarse y pudo eyectarse a una altura de unos 300 pies. El Pucará se estrelló a una milla del Establecimiento Flat Shantly y Benítez, que resultó ileso, se dirigió rápidamente hacia el Este, alejándose de las posiciones británicas. Aunque fue sobrevolado varias veces por aviones y helicópteros propios en el curso de la tarde, no fue sino hacia las 2200Z que pudo llegar a las líneas argentinas.

A Micheloud y a Tomba se les había asignado una misión similar a la de Benítez y también buscaron sin éxito helicópteros británicos en la zona de Monte Bombilla. Después de cierto tiempo ellos también se dirigieron hacia el oeste en busca de blancos y en el área de San Carlos, pero cuando se aproximaban a la costa fueron atacados con fuego de ametralladroas y por lo menos dos misiles que les pasaron cerca. En ese momento, aproximadamente las 1430Z, ambos sabían que Benítez había sido derribado pero continuaron con su misión, buscando el emplazamiento de los misiles que les habían sido disparados. Pero esa investigación duró poco, pues el control de Pradera del Ganso les ordenó atacar un puesto de observación británico que estaba dirigiendo con creciente exactitud el fuego naval contra el aeródromo. Los Pucarás atacaron exitosamente con cohetes la mencionada posición e iban rumbo al sudoeste, para una nueva misión de observación, cuando los Sea Harriers de los capitanes de corbeta Miguel Ward y Alidair Craig y del teniente Steve Thomas del Escuadrón 801 fueron enviados hacia ellos por la "Brilliant".

Los dos Pucarás fueron alcanzados a unas siete millas al sudoeste de Pradera del Ganso, pero después de una maniobra evasiva Micheloud pudo escapar volando bajo a través de un valle. Tomba, en el A-551, fue menos afortunado y aunque descendió a una altura mínima no pudo evitar al Sea Harrier de Ward (el XZ451). Ward le disparó tres ráfagas al Pucará que en



Las siluetas de cuatro IA-58 Pucará se recortan sobre el cielo del atardecer, cuando la escuadrilla, en cerrada formación de combate, se dispone a aterrizar. (Ch. Rodríguez Muñoz)

ese momento se encontraba a menos de 40 pies de altura. Los primeros disparos dañaron los flaps, la segunda andanada impactó en la cabina y la parte superior del fuselaje y la última averió un motor y la hélice. Aunque Tomba hizo gala de mucha determinación para salvar a su avión, finalmente se vio obligado a abandonarlo eyectándose a muy baja altura. Descendió ileso cerca de los restos de su aparato y fue rescatado por un helicóptero argentino, alrededor de las 2030Z. Su Pucará se había estrellado al noroeste del Monte Drone. Mientras tanto, la suerte había sonreído a Micheloud pues la escasez de combustible obligó a los Sea Harriers a abandonar su búsqueda y pudo regresar indemne a Pradera del Ganso.

La pérdida del A-531 y del A-511 y el deterioro de la situación en Pradera del Ganso, que para el 21 de mayo había limitado en gran medida las operaciones aéreas, llevó a la inevitable decisión de evacuar a todos los Pucarás y helicópteros todavía operacionales a Puerto Argentino. De acuerdo con esto, dos Pucarás fueron llevados por los tenientes Cruzado y Giménez al atardecer del mismo día. Una casual observación hecha por Cruzado despues de la guerra es reveladora: dijo que a su llegada a Puerto Argentino el número de Pucarás en condiciones operacionales aumentó a tres y que dos de éstos fueron destruidos en los días siguientes por los ataques aéreos y el cañoneo naval. Sobre la base de los desplazamientos de Pucarás que se conocen, el 24 de mayo debía haber ocho en Puerto Argentino, de los cuales sólo uno –según Cruzado– estaba en condiciones de volar.

Al avanzar las tropas británicas desde San Carlos hacia Darwin, las fuerzas argentinas se dieron cuenta de que se hacía inevitable librar una batalla campal y se hicieron frenéticos esfuerzos para reforzar la guarnición de Ejército en esa localidad y en Pradera del Ganso. La pérdida del ''Río Iguazu en Bahía Choiseul debido al ataque de Sea Harriers el 22 de mayo fue un serio golpe, porque el buque transportaba vitales piezas de artillería y munición, así como repuestas para los aviones de Darwin y Pradera del Ganso. Se hicieron prodigiosos esfuerzos para salvar aunque fuera parte del cargamento y muchos elementos pudieron ser recuperados y utilizados. En la víspera de la ofensiva británica contra Darwin se prepararon en Santa Cruz refuerzos de Pucarás, que debían emprender el peligroso cruce hasta Puerto Argentino. Dos aviones arribaron al atardecer del 27 de mayo guiados por el teniente Argañaraz y escoltados hasta encontrarse a la vista de Gran Malvina por un Mitsubishi civil MU-2. Esta máquina, asignada al Escuadrón Fénix voló a una altura de 10.000 puies mientras que los Pucarás esquivaban las olas por debajo. Pero estos últimos, cuando se internaron sobre la isla se desorientaron y fueron guiados por el radar de Puerto Argentino y aterriaron a las 1945Z.

Desde el punto de vista británico la batalla por Darwin y Pradera del Ganso fue una victoria épica, obtenida bajo circunstancias adversas y la superioridad numérica del enemigo. La opinión argentina es, en general, que los británicos estaban mejor entrenados y equipados y que –aún así– la guarnición mixta de efectivos de Ejército, cadetes de la Fuerza Aérea, soldados y suboficiales le dio buen trabajo al 2 de Paracaidistas. Los pilotos del Grupo 3 de Ataque tienen buenos motivos para recordar el 28 de mayo, pues ese día debieron efectuar varias misiones de apoyo en atroces condiciones atmosféricas, en un esfuerzo para detener el avance británico. Tanto ellos como los pilotos navales de la 1 Escuadrilla pagaron un alto precio por esas incursiones. En realidad, sólo un puñado de salidas se efectuaron ese día, pero el mal tiempo y el



Izquierda: *El Pucará A-506 del Grupo 3 de Ataque fue dañado en el ataque del Escuadrón 800 de Harrier contra Pradera del Ganso el 1º-5-82. Como el avión no pudo ser rehabilitado inmediatamente quedó como señuelo para posteriores ataques de los británicos. Cuando se tomaron estas fotografías, cerca del 4-6-82 la célula ya estaba considerablemente dañada, tanto por el fuego enemigo, como por cazadores de "souvenirs".* **Derecha:** *El nombre "Satán Tripa" puede leerse en la parte delantera del fuselaje del mismo avión. (Flt. Sgt. D.W.Knights, RAF)*

poder de fuego de los británicos se sumaron para hacer una pesadilla de cada una de ellas.

El primer ataque de Pucarás de esa mañana, se cree fue una misión con tres aviones contra el área de Darwin - Camilla Creek, donde llegaron sobre el blanco más o menos a las 1200Z. Actuaba como guía el capitán Roberto Villa y sus numerales eran los tenientes Címbaro y Argañaraz. Tanto Villa como Argañaraz efectuaron sin resultado ataques con cohetes 2,75 contra las posiciones británicas, pero fue contra Címbaro que se disparó el primer misil (probablemente un Blowpipe). Mientras éste esquivaba el proyectil, otro fue lanzado contra Argañaraz y en esa ocasión se produjo una fuerte detonación inmediatamente al frente y debajo del Pucará. El avión fue lanzado hacia arriba, invirtiéndose mientras ascendía y fue sólo saber que una eyección hacia abajo sería fatal, lo que mantuvo a Argañaraz en el avión. Para su asombro, el aparato se enderezó y resultó todavía capaz de mantenerse en el aire, aunque apenas. Seguido de cerca por los otros dos que lo habían creído perdido, Argañaraz regresó penosamente a Puerto Argentino.



Derecha: *El 6-9-82, el Pucará A-522 del Grupo 3 de Ataque, fue izado por el Chinook del 18 Squadron Británico ZA720 y llevado en vuelo desde la pista de Puerto Argentino al buque "Contender Bezant". El A-528, apodado "Toto Juan", que se ve en primer plano, también fue aerotransportado ese día al mismo buque. Ambos arribaron al Reino Unido el 23-9-82, para ser usados en una exhibición alusiva a la guerra. (Simon Van Tromp)*

La segunda misión fue una salida de dos aparatos hacia posiciones avanzadas británicas sobre el campo de batalla y todo otro blanco que se presentase. La sección era conducida por el teniente Miguel Giménez con el teniente Cimbaro como numeral, que volaba su segunda incursión del día. Los dos aviones llegaron a la zona de Camilla Creek House a las 1455Z e inmediatamente divisaron a dos helicópteros Scout del Escuadrón del Comando de Brigada, dedicados a la evacuación de heridos (los pilotos de los Pucarás vieron naturalmente sólo a dos helicópteros enemigos). Giménez y Címbaro eligieron cada uno un aparato del adversario para atacarlo con sus cañones, pero los helicópteros británicos los vieron e iniciaron maniobras evasivas. Cuando se separaban e intentaban aterrizar, Giménez pudo alcanzar al XT629 con una andanada al observador, sargento A. R. Belcher. Címbaro –quizás con demasiado optimismo– creyó que había tocado al segundo helicóptero, obligándole a hacer un aterrizaje de emergencia y los Pucarás dejaron la zona creyendo que su misión había sido un éxito completo. Poco después y en circunstancias que distan mucho de estar claras, los aviones se separaron en medio de nubes bajas y tanto Címbaro como el CIC de Puerto Argentino no perdieron contacto radial con Giménez. Nunca se lo vio de nuevo y no se hallaron rastros de su avión, el A-537. En Argentina se elaboraron varias teorías para explicar su desaparición, algunas un poco fantásticas, pero lo más probable haya sido que la poca altura y la pobre visibilidad lo llevasen a estrellarse contra alguna elevación del terreno.

El tiempo era malo en Puerto Aregntino el 28 de mayo, con fuertes vientos y nubes bajas que limitaron las operaciones aéreas durante todo el día. Problemas técnicos en los aviones afectaron también los esfuerzos del Centro de Información y Control para obtener más apoyo aéreo para Pradera del Ganso y no fue hasta las



Arriba: *Jóvenes pilotos de Pucará se entrena actualmente en la III Brigada, con asiento en Reconquista, provincia de Santa Fe, en las distintas tácticas y aplicaciones militares que ofrece el IA-58. Este avión, que no encontró su mejor aplicación en la Guerra de las Malvinas, reveló en cambio algunas de sus cualidades, como la gran resistencia al castigo y capacidad de operación en condiciones marginales. Se lo considera también muy apto para "cazar" helicópteros, como lo demostró en el caso del derribo (el 28-5-82) del Scout HAS1 matrícula XT629 del escuadrón aéreo de la 3a. Brigada de Comandos británica. (Marcel Yves Martin)*

1600Z que dos MB-339A del CANA fueron finalmente enviados. Su misión era idéntica a las precedentes de los Pucarás, atacar y desmoralizar a las tropas británicas. Infortunadamente para los defensores de Pradera del Ganso la incursión fracasó casi sobre el mismo campo de batalla. Con una capa de nubes hasta el suelo, el control de la Fuerza Aérea en Pradera del Ganso ordenó a los pilotos navales no arriesgarse inútilmente y regresar a Puerto Argentino. Lo hicieron así y ya en su base fueron rápidamente reabastecidos de combustible y preparados para una segunda incursión, que debía lanzarse a las 1830Z. Sin embargo, a esa hora peligrosos vientos cruzados impidieron un despegue inmediato y las tripulaciones de la Fuerza Aérea y del CANA se vieron obligadas a esperar, con creciente pesimismo, una mejora de las condiciones meteorológicas.

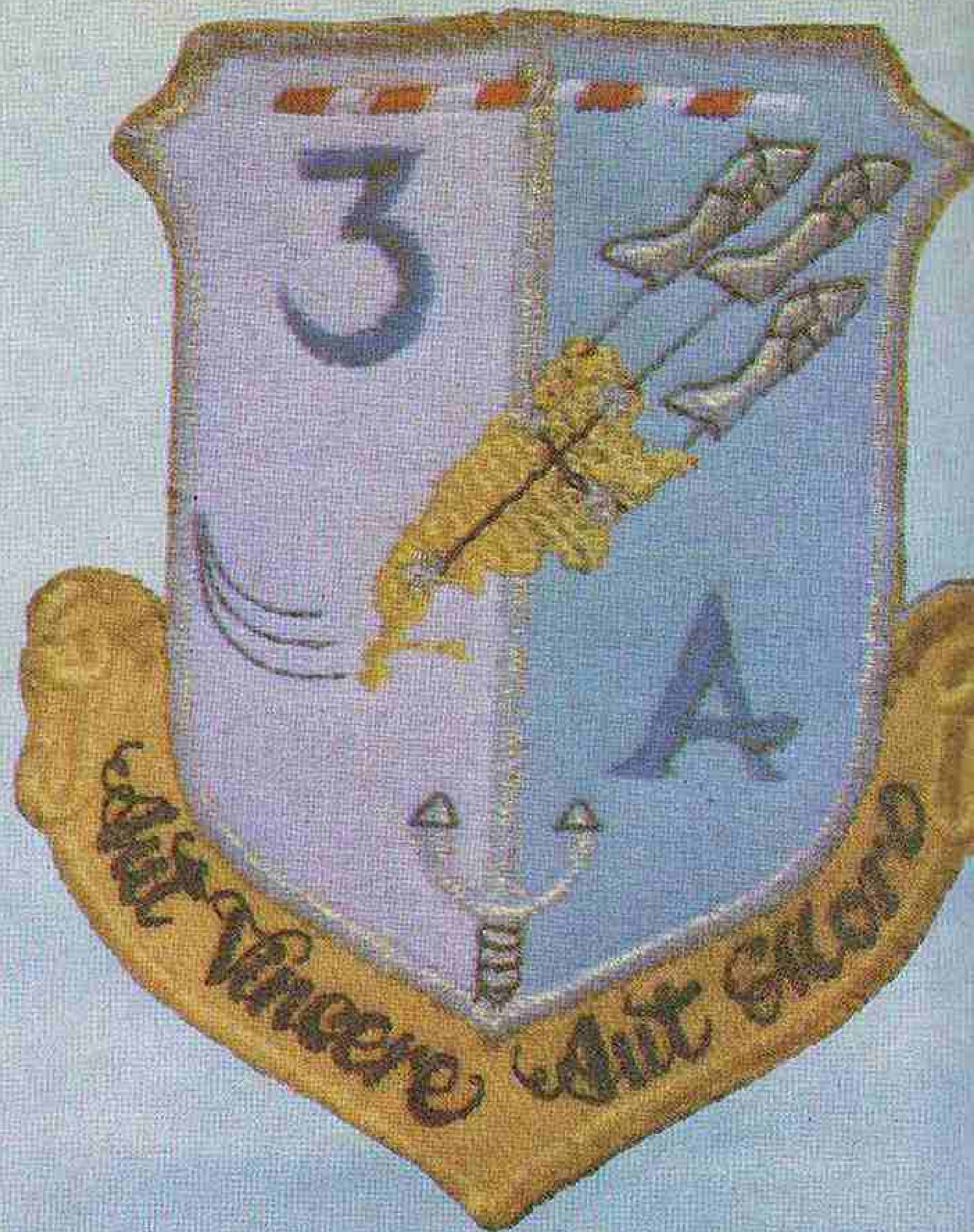
Durante la tarde tres Pucarás habían llegado a Puerto Argentino desde el continente y con ese refuerzo se planeó otra salida, condicionada, naturalmente, por el tiempo. Al primer teniente Micheloud se le ordenó actuar como guía de una sección contra posiciones de morteros británicos, para la cual iban a ir armados con napalm. Su numeral iba a ser el teniente Cruzado, a cuyo Pucará se le dio una configuración para llevar cohetes y bombas incendiarias. El tiempo mejoró lo suficiente para permitir el despegue de los Pucarás a las 1930Z y fueron seguidos inmediatamente por los dos MB-339a. Los jets navales, más rápidos, llegaron primero a Pradera del Ganso a alrededor de las 2000Z y cuando atacaban en la zona de la escuela de Darwin uno fue derribado por un misil Blowpipe. Se estrelló contra el suelo y su piloto murió instantáneamente.

Los dos Pucarás siguieron a baja altura a las 2009Z y lanzaron sus bombas, aunque afortunadamente para los británicos, sin causarles bajas. En la operación atrajeron un intenso fuego antiaéreo y el avión de Cruzado, el A-555, recibió varios impactos de armas ligeras que le hicieron perder el control de la máquina. El piloto se eyectó desde muy baja altura y aterrizó ileso, siendo capturado por los británicos y pasó el resto de la guerra como prisionero. Su avión cayó en un lugar conocido como ''Peter's Paddock''. El avión de Micheloud también había sido averiado y cuando inició el largo retorno a su base en las sombras del atardecer no estaba muy seguro de poder llegar a Puerto Argentino. Obligado a volar a baja altura debido al temor de la presencia de Sea Harriers que merodeaban en la zona; Micheloud condujo su avión con las luces rojas del tablero encendidas y con la convicción de que tarde o temprano, iba a tener que ayectarse de su averiado aparato. Sin embargo, sus temores resultaron infundados y con algún apoyo moral de helicópteros del Ejército con los que se cruzó, pudo llegar con su Pucará a Puerto Argentino.

Como los Sea Harriers y los buques de la Royal Navy continuaban bombardeando el aeródromo de Puerto Argentino, los comandantes locales de la Fuerza Aérea hicieron una evaluación de la situación en su teatro de operaciones. Después del 28 de mayo se decidió no llevar más Pucarás a las islas –se reconoció que hacerlo era garantizar su pérdida– y que los pocos que restaban en el aeródromo de Puerto Argentino iban a ser protegidos dispersándolos en ubicaciones al costado de la ruta entre la estación aérea y la ciudad. Cuando fuesen requeridos para una misión serían lle-

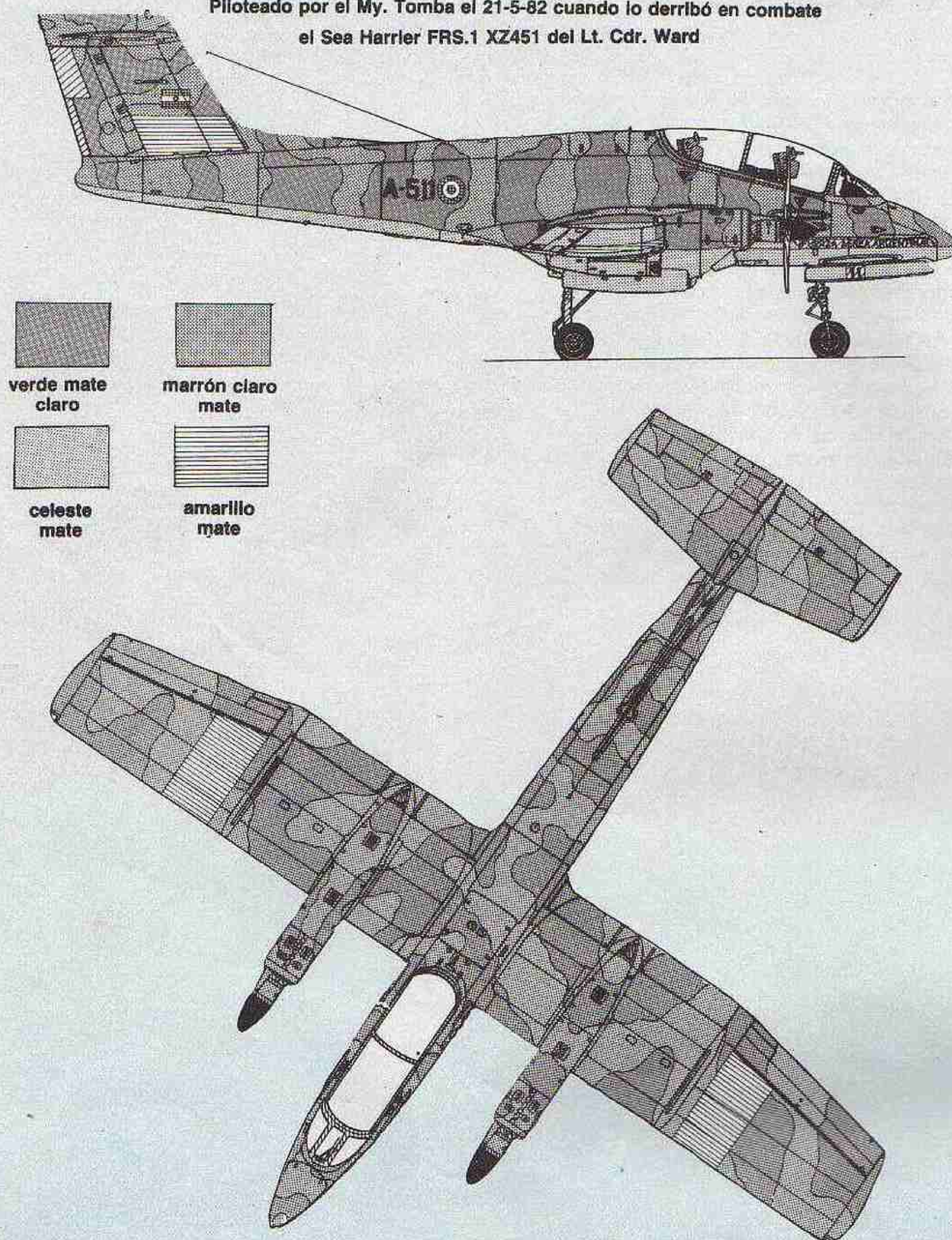

ESCUADRON II OPERATIVO
PUCARA

IA-58 PUCARA



Al margen de sus limitados logros en un tipo de guerra para la cual no estaba especialmente dotado, el IA-58 Pucará –producto de la Fábrica Militar de Aviones, con asiento en Córdoba– fue uno de los aparatos más publicitados de la campaña de las Malvinas. Contribuyó a ello el ser el único tipo de máquina disponible por la Fuérza Aérea capaz de operar directamente desde las islas, en cualquier clase de pistas, así como el empeño puesto por sus pilotos y dotaciones de tierra, los que a pesar del severo castigo sufrido no cesaron de hostigar al enemigo hasta el fin de la campaña. El emblema del Grupo 3 de Ataque –a la derecha– corresponde a la unidad con sede en Reconquista (Santa Fe) base de la III Brigada Aérea, núcleo esencial de la mayoría de los Pucará que actuaron en Malvinas. El esquema oscuro de pintura de la máquina fotografiada en esta lámina (que no combatió en Malvinas) fue usado por muy pocos aparatos durante la campaña ya que la mayoría estaban camuflados en tonos arena y verde claros, según se especifica en el detalle individual de los aviones que forman parte de esta obra. El IA-58 desarrolla una velocidad de 500 Km/h tiene un alcance de 3.000 kilómetros y en Malvinas estaba armado con cuatro ametralladoras cal. 7.62 y dos cañones de 20 mm pudiendo cargar hasta 1.500 kg de bombas, cohetes o misiles.

(Marcel Yves Martin)



vados al aeródromo para ser cargados de combustible y municiones, pero después de cada salida iban a ser conducidos inmediatamente a sus escondites. La táctica parece haber dado bastante buen resultado, aunque al producirse la capitulación del 14 de junio de todos los aviones todavía operacionales estaban en el aeródromo de Puerto Argentino.

Los doce aviones que fueron llevados a las islas a partir del 15 de mayo eran los siguientes:

A-511	A-515	A-522	A-536	A-549
A-514	A-516	A-531	A-537	A-555

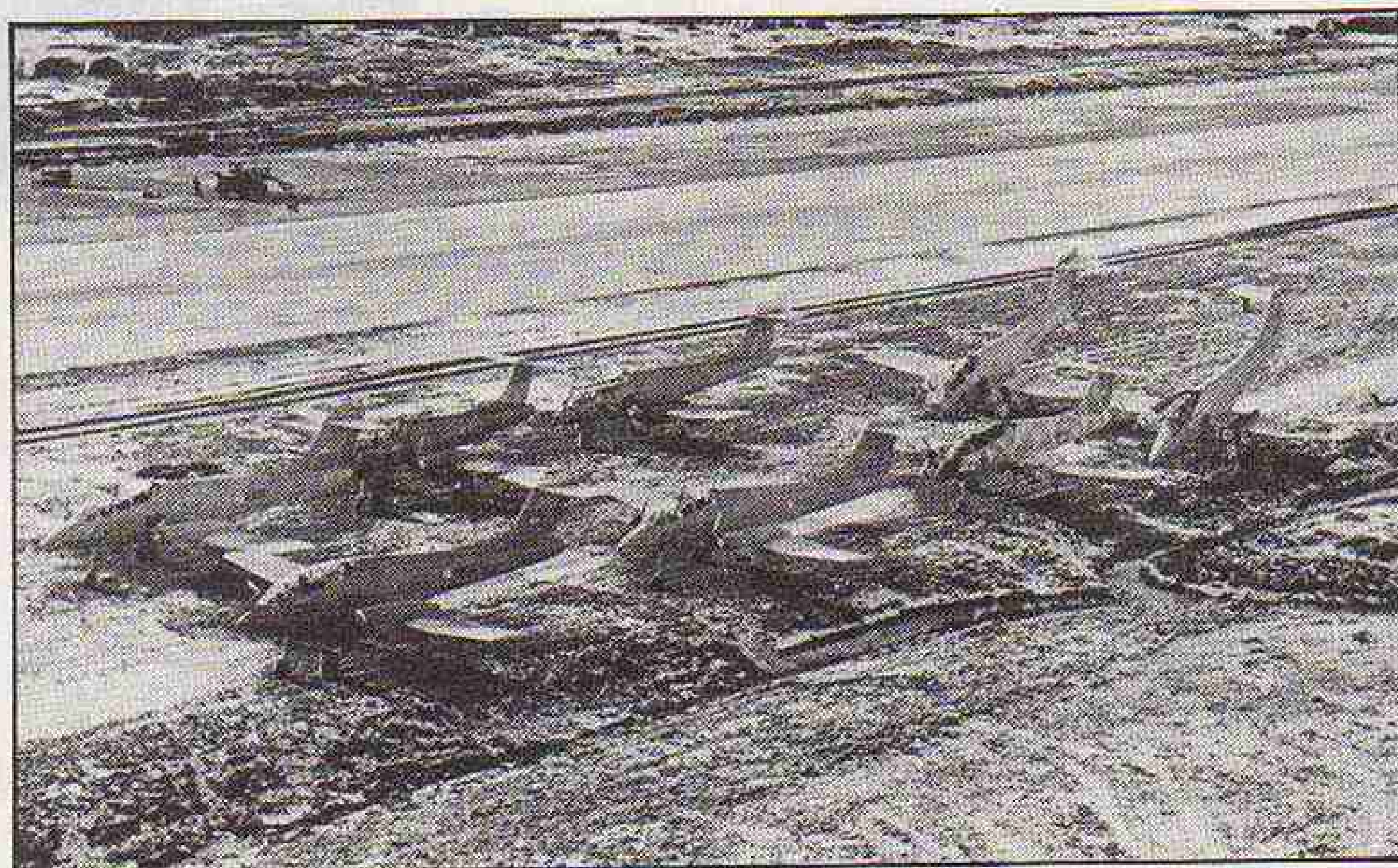
Después del 28 de mayo hasta siete aviones eran operacionales, aunque parece que no todos estaban disponibles al mismo tiempo. Deben haber estado entre el A-509, A-513 al A-516, A-522, A-528, A-532, A-533, A-536 y el A-549, los once que fueron hallados en el aeródromo de Puerto Argentino el 14 de junio. Muy pocas reparaciones a fondo era posible efectuar allí y el cambio de motores y cañones fue la tarea más complicada que se efectuó sobre el terreno. Algunos Pucarás volaron con agujeros en sus estructuras, porque no había instalaciones adecuadas para reparar las averías recibidas en combate. Naturalmente los equipos de apoyo de la III Brigada desplegaron todo su

ingenio, pero los elementos de que disponían eran inadecuados y a partir de los últimos días de mayo, comenzaron a faltar repuestos esenciales y herramientas. El húmedo clima de Malvinas lo penetraba todo –hombres, aviones, equipos de tierra, municiones– y todos sufrían. Los sistemas eléctricos eran afectados por la humedad con efectos desmoralizantes, cuando no desastrosos. Una vez completamente inservibles los Pucarás fueron distribuidos a través del aeródromo de Puerto Argentino, como señuelos.

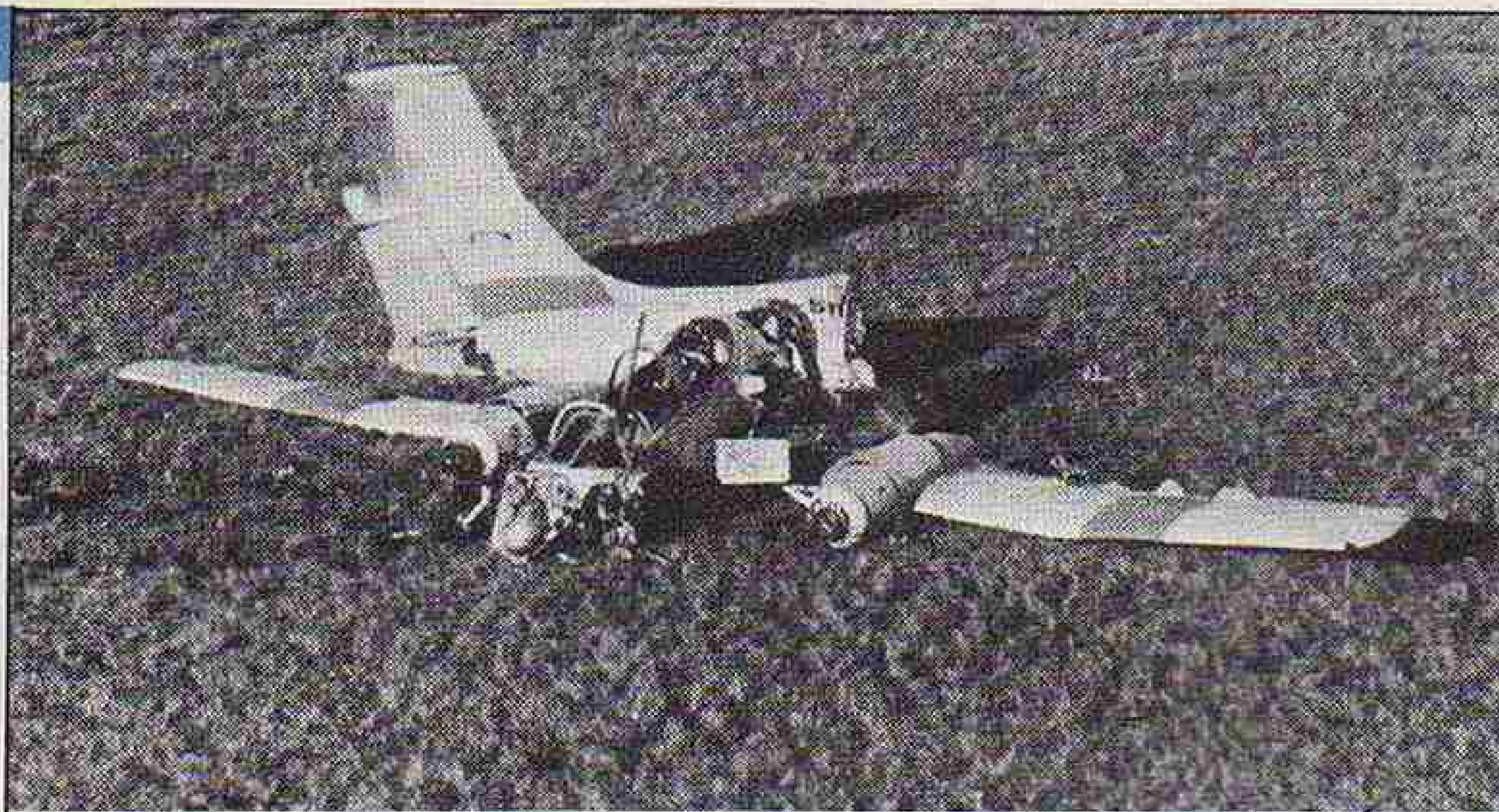
Una de las incursiones finales de los aviones del Escuadrón Pucará Malvinas fue una misión de tres aparatos contra posiciones británicas, al alba del 10 de junio. El fuego de artillería desde las estribaciones del Monte Kent había estado causando considerable incomodidad y al primer teniente Micheloud se le dieron instrucciones de destruir algunos cañones. Fue acompañado por el teniente Morales y el primer teniente Ayerdi, pero aunque todos retornaron indemnes fue poco lo que pudieron hacer. En respuesta por el ataque el Escuadrón 800 efectuó una incursión de cuatro Sea Harriers contra el aeródromo de Puerto Argentino a las 1130Z, especialmente dirigida a los Pucarás que quedaban. La misión no fue un éxito porque todos los aviones todavía operables habían sido distribuidos lejos del aeródromo. Un Pucará inutilizado fue reconocido oficialmente como blanco de los ingleses. Sin embargo, los Pucarás fueron capaces de ejecutar una segunda misión contra las mismas posiciones de artillería, al atardecer del 11 de junio y nuevamente regresaron todos los aviones sin haber sufrido daños. Las salidas finales se efectuaron el 13 de junio y cuando las fuerzas argentinas capitularon al día siguiente se reconoció en general que tres o quizás cuatro Pucarás estaban todavía en condiciones de volar. Los informes de los británicos concuerdan con esto y el A-515, A-536 y A-549 fueron probablemente esos aviones.

El Escuadrón Pucará Malvinas efectuó 186 misiones desde sus bases en las islas entre el 2 de abril y el 13 de junio. La gran mayoría salió de Puerto Argentino y Pradera del Ganso y relativamente pocas de Isla Borbón (Pebble Island). A despecho de informes en contrario, no se utilizaron otras bases y es difícil encontrar evidencias aun de aterrizajes de prueba en cualquier otra parte. Otras seis salidas operacionales partieron de bases en el continente, en busca de supuestos comandos británicos, pero deben haber sido efectuadas por tripulaciones tanto del Grupo 3 como del Grupo 4.

Arriba: *Cascos de los pilotos del Grupo 3 de Ataque, en Reconquista.*



Abajo: *A pocos días del cese del fuego en Malvinas, los británicos reunieron ocho de los Pucarás que habían sobrevivido en distintas condiciones y los estacionaron a un costado de la pista de Puerto Argentino, a la espera de una decisión sobre su futuro. Cuatro de estos aviones serían finalmente enviados a Gran Bretaña. Los aparatos que aquí se ven son (de izq. a derecha) los A-533, A-528, A-536, A-513, A-522, AS-549, A-532 y A-514. (Lt. Cdr. R. C. Nichol, RN)*





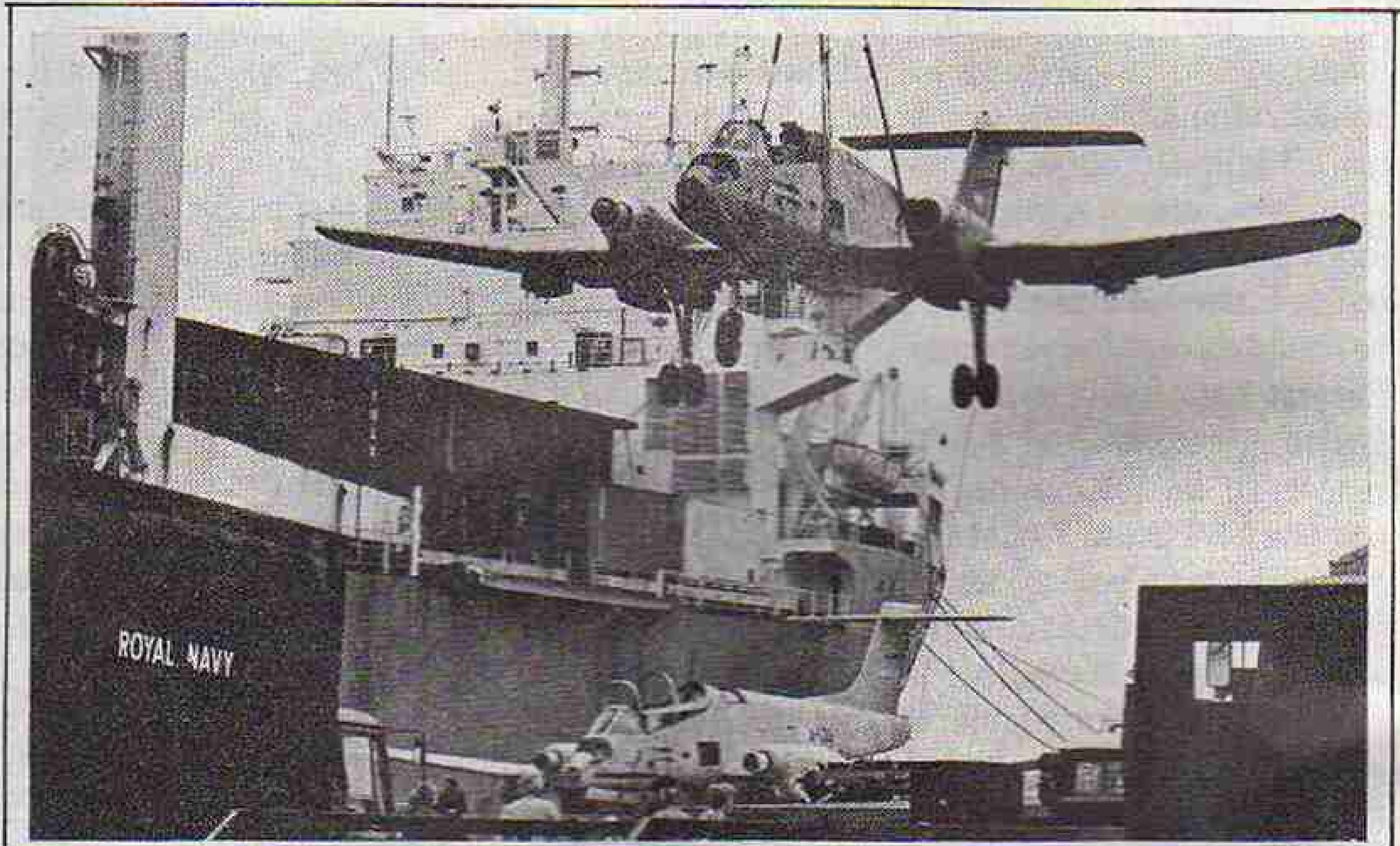
La consolidación en Reconquista y en Comodoro Rivadavia después de la guerra se vio afectada por la falta de aviones y otros muchos componentes que escaseaban y la producción fue lenta durante un cierto tiempo. Desde el punto de vista positivo los Grupos 3 y 4 adquirieron considerable experiencia durante la guerra y con pocas pérdidas, la moral se mantuvo alta. Los Pucarás en servicio en noviembre en el Grupo 3 eran: A-501. A-505, A-518, y las nuevas máquinas A-563, A-564, A-567 hasta el A-569, A-572 y A-573. En el mismo período los A-550, A-570 y el A-574 había sido entregado allí a la Fuerza Aérea el 12 de junio. Los Pucarás más nuevas identificables de la línea de producción de Córdoba en noviembre de 1982 eran el A-584 y A-585. El avión A-561 y el recién terminado A-591 fueron exhibidos públicamente en Chile en marzo de 1984, mientras que en agosto de ese año el A-585 y el A-590 se encontraban entre los que se exhibían en Córdoba, el Día de la Fuerza Aérea. El A-596 y el A-598 fueron vistos en la línea de producción de la FMA ese día, en avanzado estado de construcción.

Los accidentes de Pucará en Reconquista después de la guerra incluyen uno hacia octubre de 1982, uno el 6 de enero de 1983 y un tercero el 21 de setiembre de ese mismo año.

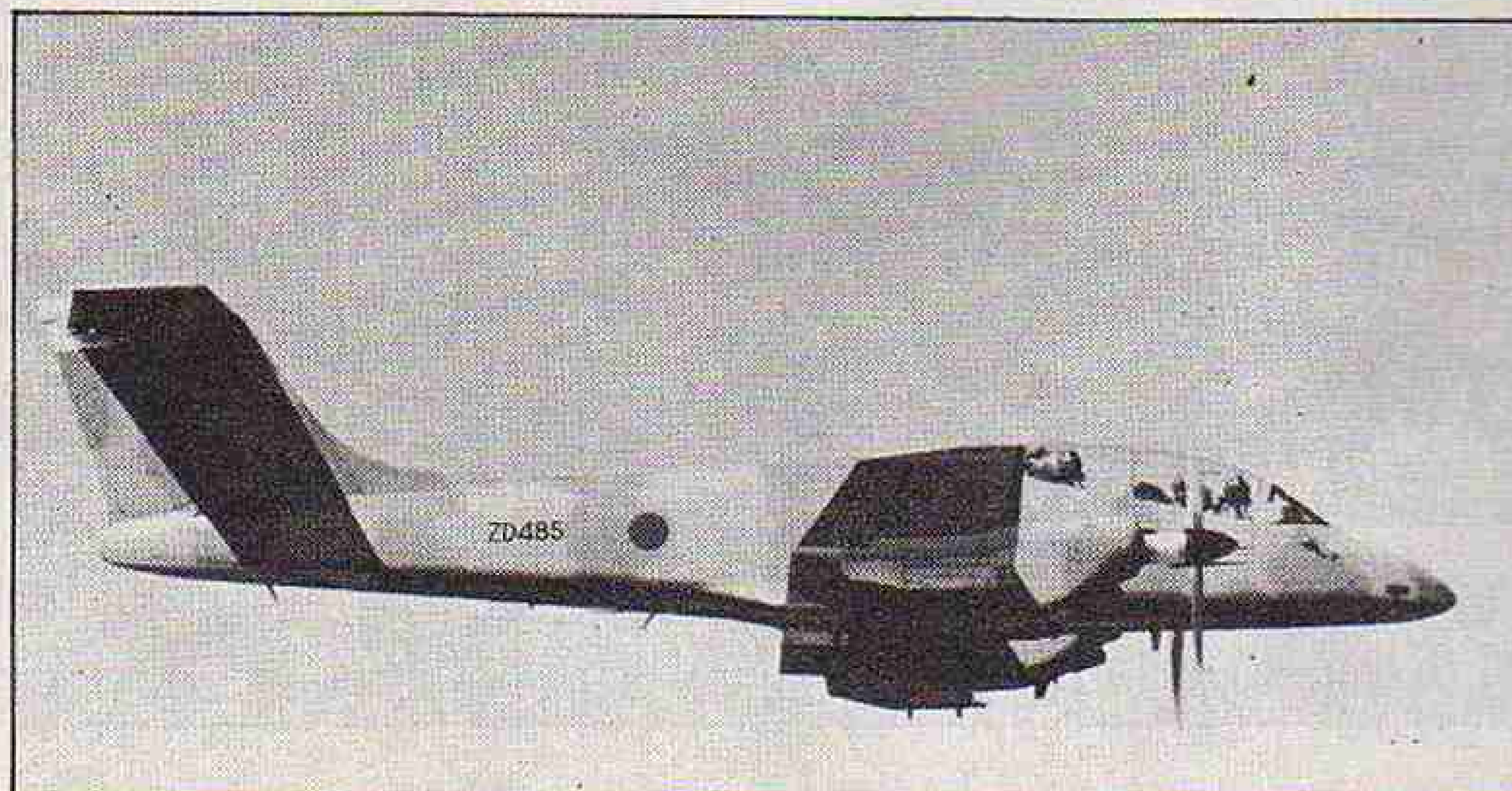
Abajo: *En total, cinco Pucarás del Grupo 3 de Ataque fueron llevados a Gran Bretaña tras la guerra. Aquí se ve la descarga en Southampton del A-522 y del A-528, este último aún en la eslinga. (Michael Draper)*

Arriba: *En la foto del margen superior de la página, se ven los restos quebrados del A-511, el Pucará del Grupo 3 que piloteara el Mayor Carlos Tomba durante su encuentro del 21-5-82 con el Sea Harrier XZ451 del Lt. Cdr. "Sharkey" Ward. El Mayor Tomba debe la vida a la eficiencia de su asiento eyector, que en la ocasión demostró su cualidad "cero-cero" al ser accionado al ras del suelo, un instante antes que el avión se estrellara en la isla Soledad. La fotografía fue a fines de 1982. (Ministerio de Defensa Británico)*

En la otra foto de arriba, tomada después de la guerra, se ven los restos dispersos del A-527, el Pucará del Teniente Jukic, que fue alcanzado de lleno por una bomba del tipo "beluga" durante el ataque de Sea Harriers del 800 Squadron el 1º-5-82. El bravo piloto argentino intentaba decolar su avión en momentos del ataque y murió allí junto con otros siete hombres de la dotación de tierra. (R. McLeod)



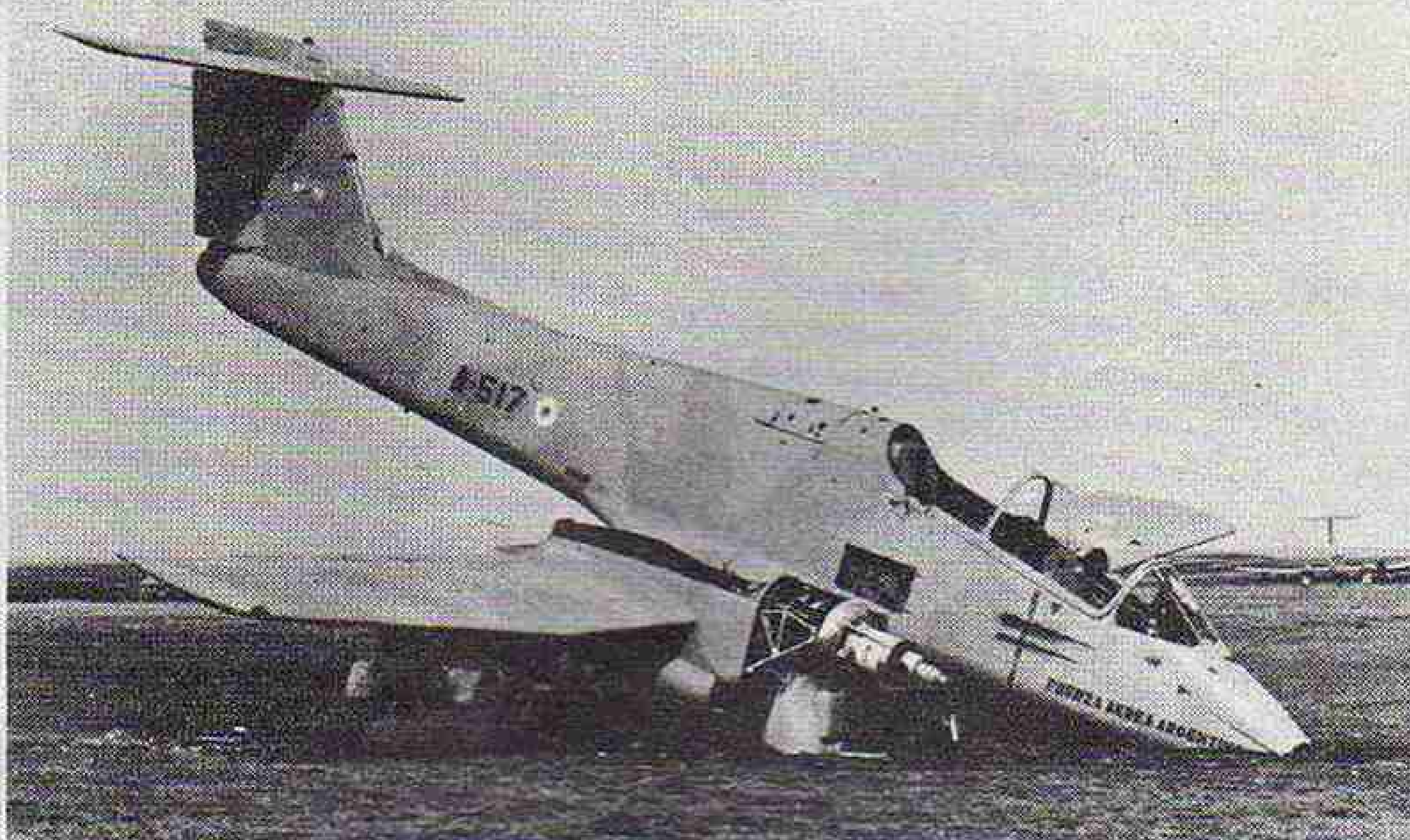
Abajo: *El Pucará A-515 hizo su primer vuelo como ZD485 desde Boscombe Down el 28 de abril de 1983 y su única aparición pública fue en la Feria International Air Tattoo, en Greenham Common, los días 23 y 24 de julio del mismo año. La foto corresponde a su llegada allí, el 21-7-83, piloteado por el Sqdn. Ldr. (Mayor) Russ Peart, de la Royal Air Force. (Peter J. Cooper)*



Pilotos del Grupo 3 de Ataque que fueron desplegados en Malvinas: Mayor Navarro (Comandante de Escuadrón); mayor C. A. Tomba; capitán J. Benítez; capitán R. Grunert; capitán R. Villa; primer teniente Ayerdi; primer teniente J. Micheloud; teniente Alsogaray; teniente Argañaraz; teniente Brest; teniente Calderón; teniente Címbaro; teniente Cruzado; teniente M. A. Giménez (muerto en acción); teniente Hernández; teniente A. D. Jukic (muerto en acción); teniente Morales; teniente Russo; alférez Pontecorvo; alférez Sassone; alférez M. L. Valko del Grupo 4 de Ataque también murió en acción, en un vuelo desde Comodoro Rivadavia.



Aunque nunca volvería a volar ya, el Pucará A-529 del Grupo 3 de Ataque recibió pocos daños durante la incursión del SAS en la Isla Borbón del 15 de mayo de 1982. Aquí se lo ve en la nieve de julio de ese mismo año, exhibiendo destrozos en los motores, pero con el fuselaje en buenas condiciones todavía.



El tercero de los Pucarás abandonados en la pista de Pradera del Ganso después de haber sido dañado el 1º de mayo de 1982, fue el A-517. Fue exitosamente empleado como señuelo para los ataques británicos, hasta que la guarnición argentina se rindió el 29-5-82 luego de combatir con el Reg. 2 de Paracaidistas. Después de yacer en el lugar por más de dos años, fue cedido por el Ministerio de Defensa a los pobladores locales en octubre de 1984. Sin embargo, el 30-1-85 fue llevado a Puerto Argentino para esperar el traslado por vía marítima al Reino Unido. (R. McLeod)

CARACTERISTICAS INDIVIDUALES DE LOS AVIONES

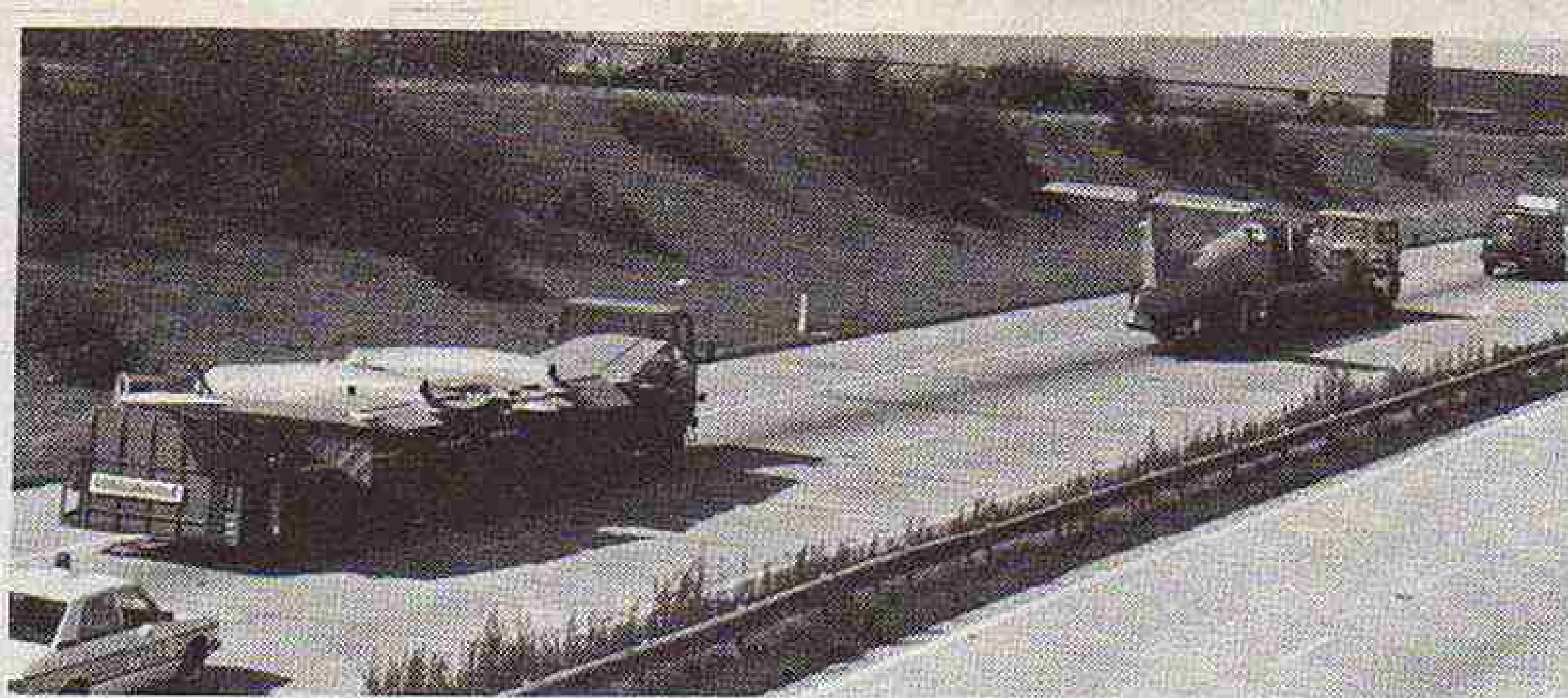
Con excepción de unos pocos aviones, que en diversas oportunidades fueron pintados con esquemas, experimentales de camuflaje, los Pucarás del Grupo 3 no los llevaban operacionalmente antes de abril de 1982. La pintura que se les aplicó apresuradamente no era demasiado uniforme, aunque virtualmente todos los aparatos recibieron la coloración marrón clara y verde en la parte superior del fuselaje y azul pálido o gris por debajo. En algunos casos la pintura fue aplicada con tanta urgencia que las siglas FAA en la parte anterior del fuselaje, las escarapelas, números de serie y ocasionalmente hasta la bandera nacional en la cola, fueron parcial o completamente borradas.

Los primeros 12 aviones que volaron al aeródromo de Puerto Argentino antes del 1º de mayo recibieron así el esquema "standard" de camuflaje, sin las franjas amarillas en la cola y en las alas y su prematura destrucción hizo que, en definitiva, ninguno llevase esas marcas, claramente visibles. Los otros 12 Pucarás fueron recibidos en Malvinas progresivamente desde el 15 de mayo y sus distintivos reflejaban el rápido cambio de criterio experimentado durante la segunda quincena del mes. La mayoría de los primeros que llegaron en ese segundo grupo de 12 y quizás todos, menos los últimos, tenían el camuflaje "standard", pero con las brillantes franjas amarillas en la cola y en las alas. De esta manera el A-551 y el A-531, ambos destruidos el 21 de mayo, todavía lucían esas franjas en ese momento. El A-533 fue marcado de manera similar y todavía tenía esos colores cuando se lo halló en el aeródromo de Puerto Argentino el 14 de junio. En consecuencia, se presume que el A-533 fue radiado a fines de mayo, antes de que las franjas de identificación fuesen pintadas en otros Pucarás. De los demás, el A-514, A-516, A-532 y A-549 mostraban señales de que sus franjas amarillas habían sido despintadas, pero no se sabe si esto sucedió antes de su partida desde Santa Cruz (el A-549 llegó con un camuflaje mucho más claro que los otros). De los cuatro restantes, no se sabe nada de los colores del A-537, pero el A-515, A-536 y el A-555 fueron repintados de marrón oscuro y verde. Esos colores que presumiblemente les habrían sido aplicados en Santa Cruz, fueron aplicados toscamente encima del "camuflaje standard" más claro (y pueden muy bien haber llevado las franjas amarillas) y en realidad, la última pintura no recubrió enteramente la parte de cola, cuyo extremo superior conservó el camuflaje anterior, más claro.

La adopción por parte de la Fuerza Aérea de un camuflaje más oscuro se cree que es el resultados de la tardía apreciación de que los colores más claros eran inadecuados para Malvinas. El criterio de la Fuerza Aérea sobre el camuflaje de los aviones es relacionarlo con la zona normal de operaciones, así que es verosímil que los colores claros fueron conservados por los Pucarás del Grupo 3 en su base de Reconquista. La de alguna manera curiosa zona sin camuflaje en el extremo superior de la cola de algunos de los Pucarás del Grupo 3 de Malvinas, sería una prueba del apuro con que fueron repintados los aviones.

Al referirnos a la trayectoria de cada avión, la abreviatura "G3A" ha sido utilizada por Grupo 3 de Ataque y "G4A" para el Grupo 4 de Ataque.

El total de horas atribuidas a cada Pucará son las registradas por su estructura hasta el 22 de marzo de 1982.



Casi el final del viaje, para el Pucará A-528, un veterano de la campaña de las Malvinas. Con escolta policial y sobre dos grandes trailers, es llevado lentamente al norte a lo largo de la Autopista M271, (el 30-9-82) desde los muelles del puerto de Southampton hasta Abingdon. La tarea de separar las alas del Pucará del fuselaje, efectuada en el puerto sin la ayuda de manuales ni expertos en el avión fue muy dificultosa y ocasionó muchas demoras. A fines de 1985, el A-528 fue puesto en exhibición en el Museo Aéreo Militar de Middle Wallop. (Michael I. Draper)

A-502

Con el G-A el 22/3/82, total de horas 86,30. Voló hasta el aeródromo de Puerto Argentino el 9/4/82 y luego a Pradera del Ganso el 29/4/82. Allí sufrió daños leves el 1/5/82 durante el ataque de los Sea Harriers del Escuadrón 800. Fue reparado y voló a Isla Borbón, donde fue destruido en la incursión del Escuadrón "D" del 22 Regimiento SAS, el 15/5/82. Se lo vio allí a fines de 1982, pero en enero de 1983 los restos fueron volados y enterrados.

Esquema de camuflaje claro, sin franjas amarillas. No se conocen siglas en el fuselaje.

A-506

Con el G3A en marzo de 1982. Total de horas 1.114,35. Voló hasta el aeródromo de Puerto Argentino el 9/4/82 y luego a Pradera del Ganso el 29/4/82. Allí se le infligieron daños definitivos (casi seguramente en el ataque de los Sea Harriers del Escuadrón 800 del 1/5/82) y fue utilizado luego como señuelo. Una inspección de los británicos el 28/5/82 mostró daños en el soporte de la rueda delantera y en una hélice, que indicaban un accidente durante el despegue. Este avión puede muy bien haber sido el del teniente Calderón, que no pudo elevarse el 1/5/82. La carcaza (invertida) fue vista allí por última vez en julio del '83. En febrero de 1984 fue transportado por un Chinook a un depósito en las islas. Durante la maniobra del fuselaje se dobló y la cola cayó desde una altura de unos 100 pies. En julio del 85 esa parte permanecía en Pradera del Ganso, al sur de la pista de aterrizaje.

Esquema de camuflaje claro, sin franjas amarillas. El nombre "Satan Tripa" estaba pintado en la nariz, bajo la cabina (sólo del lado izquierdo).

A-509

Con el G3A el 22/3/82. Total de horas 1.027,50. Voló hasta el aeródromo de Puerto Argentino el 9/4/82 y de allí a Pradera del Ganso el 29/4/82. Regresó a Puerto Argentino (en algún momento después del 1/5/82) donde fue seriamente averiado (en fecha y circunstancias no conocidas). Después del 14/6/82 sus restos fueron hallados cerca de un hangar. Parecía haber sufrido los efectos de una explosión y el colapso de su tren de aterrizaje. No tenía hélices y el timón de deriva se quebró y separó de la cola. Se lo vio en Puerto Argentino en las instalaciones de uno solo de los Pucará (ver A-514).

Esquema de camuflaje claro, sin franjas amarillas.

A-512

Con el G3A el 22/3/82. Total de horas 898,35. No hay información de que este avión haya sido utilizado en Malvinas. Fotos argentinas de ese período (mayo de 1982) muestran al avión con un *esquema de camuflaje claro, con franjas amarillas de identificación en las alas y en la cola*, pero se cree que fueron tomadas en Comodoro Rivadavia y no en el aeródromo de Puerto Argentino, como se decía.

Esquema de camuflaje claro, con franjas amarillas.

A-513

Con el G3A el 22/3/82. Total de horas 1.033,10. Voló el aeródromo de Puerto Argentino el 9/4/82 y de allí a Pradera del Ganso el 29/4/82. En algún momento después del 1/5/82 retornó a Puerto Argentino donde fue seriamente averiado (no se conocen la fecha ni las circunstancias). Cuando se lo inspeccionó después del 14/6/82 tenía un tambor de aceite como soporte bajo la nariz, que se hallaba dañada. El fuselaje estaba intacto, con los motores y hélices sin averías. Clasificado como en deficientes condiciones. Se lo vio en instalaciones de la RAF en el aeródromo de Puerto Argentino en mayo del '83, pero fue llevado a un depósito en la isla en julio de ese año.

Esquema de camuflaje claro, sin franjas amarillas.

A-514

Con el G3A el 22/3/82. Total de horas 1.150,50. Uno de los doce aviones que voló a Malvinas el 15/5/82 o después. Seriamente averiado en el aeródromo de Puerto Argentino (en fecha y circunstancias desconocidas). Cuando se lo inspeccionó después del 14/6/82 evidentemente había sido dañado por una explosión en el ala derecha y en la sección de proa. El soporte de la rueda delantera, la hélice izquierda y la cubierta del motor faltaban. Abandonado en las instalaciones de la RAF en Puerto Argentino en febrero de 1985, cuando quedaban los restos de sólo uno de dos Pucarás (ver A-509).

Esquema de camuflaje claro, sin franjas amarillas.

A-515

Con el G3A el 22/3/82. Total de horas 762,05. Es uno de los aviones que voló a Malvinas el 15/5/82 o más adelante. Con *esquema de camuflaje de color oscuro (sin franjas amarillas)* y en excelentes condiciones cuando se lo inspeccionó después del 14/6/82 en el aeródromo de Puerto Argentino (en condiciones operacionales, con soportes para coheteras en su lugar) que casi con certeza lo identifican por un Chinook (ZA707) al buque "Atlantic Causeway" en Puerto Williams y salió en ese barco el 12/7/82 (vía estrecho de San Carlos el 13/7/82) hacia el Reino Unido llegando a Devonport el 28/7/82. Debía ser llevado por otro Chinook el 28/7/82, pero esto fue cancelado (ver A-549). Se lo desembarcó y desarmó y fue transportado por tierra el 1/8/82 al Centro de Experimentación en Aviones y Armamentos de Boscombe Down, adonde llegó ese mismo día. Poco después se le asignó un número de serie británico (ZD485) por parte del Ministerio de Defensa. Después de una inspección y el reemplazo de ciertas piezas se lo puso en condiciones de volar nuevamente. Pruebas de carreteo se realizaron el 22/2/83 y el primer vuelo se concretó el 28/4/83, para ese momento se le habían aplicado escarapelas rojo-azul y franjas en la cola, sobre el "casi original" esquema de camuflaje argentino. Volado por el piloto "A" del Escuadrón de Proyectos, vicecomodoro Peart, el avión fue evaluado totalmente en un programa que incluyó operaciones desde pistas de tierra. Se portó muy bien, especialmente en pistas precarias y fue volado en simulacros de combate con todo tipo de aviones, incluso Sea Harriers. Un veterano de la RAF consideró que era un excelente motivo para la adquisición de los misiles AIM-9L Sidewinder. El A-515 fue considerado un avión sólido y eficiente, aunque no había en la RAF algún tipo de función para máquinas de este tipo (su defecto más notorio parece haber sido la falta de aire acondicionado). Voló a Greeham Common el 21/7/83 para el International Air Tattoo del 23/3/83 y regresó a Boscombe Down el 25/7/83. Para completar el programa de evaluación fue llevado a Boscombe Down al Museo Aeroespacial de Cosford el 9/9/83, para su preservación y eventual exhibición en el Museo de la RAF en Hendon o en el de la Aviación Naval, en Yeovilton.

A-517

Con el G3A el 22/3/82. Total de horas

787,55. Voló al aeródromo de Puerto Argentino el 9/4/82 y de allí a Pradera del Ganso el 29/4/82. Recibió averías definitivas casi seguramente en el ataque de Sea Harriers del Escuadrón 800 del 1/5/82. Cuando lo inspeccionaron los británicos después del 28/5/82 se lo encontró seriamente averiado, con el soporte de la rueda delantera torcido, perforaciones de metralla y sin hélices. Como el A-506 había sido usado como señuelo y probablemente fue atacado varias veces.

Esquema de camuflaje claro, sin franjas amarillas.

El 5/10/84 el Ministerio de Defensa entregó el avión abandonado a los residentes de Pradera del Ganso, para que hicieran con él lo que quisieran. El mismo día fue vendido a un señor Harrison (Grampian Helicopters International Ltd.) para ser embarcado hacia el Reino Unido. Registrado como G-BLRP (que no se le pintaron) fue desmantelado y puesto sobre un acoplado antes de embarcarlo en el "Monsunen" el 30/1/85 hacia Puerto Argentino, adonde llegó el mismo día. Descargado el 31/1/85 fue colocado en un contenedor y depositado en el puerto para su transporte al Reino Unido. Todavía estaba allí en marzo del '85.

A-520

Con el G3A el 22/3/82. Total de horas 507,40. Voló al aeródromo de Puerto Argentino el 9/4/82 y de allí a Pradera del Ganso el 29/4/82. Conducido a Isla Borbón el 1/5/82 fue seriamente averiado en la incursión del Escuadrón "D" del Regimiento 22 SAS. La inspección después del 14/6/82 mostró rastros de cargas explosivas en los motores y en el nacimiento de las alas. A pesar de ello el avión se sostenía todavía sobre su tren de aterrizaje. Se lo vio por última vez a fines del '82 y para enero del '83 la carcaza había sido transportada a un depósito en Chartres, Isla Soledad.

A-522

Con el G3A el 22/3/82 total de horas 761,10. Uno de los doce aviones que voló a Malvinas el 15/5/82 o después. Hallado en el aeródromo de Puerto Argentino el 14/6/82, cuando se lo inspeccionó se lo encontró en buenas condiciones, aunque no en estado de volar y sin signos externos de averías.

Esquema de camuflaje claro, sin franjas amarillas.

Izado el 6/9/82 por el Chinook ZA720 del Escuadrón 18 fue llevando al "Contender Bezant" en Puerto William y salió ese día para el Reino Unido, donde llegó a Southampton el 23/9/82. Se lo descargó y se lo llevó por carretera el 25/9/82 y arribó a Abingdon al día siguiente. El número de serie de mantenimiento de la RAF 8768M le fue asignado, anticipando su destino en el Museo Regional de la RAF en St. Athan. Fue llevado allí por tierra el 25/10/82 y permaneció hasta su traslado al museo de la Marina en Yeovilton el 7/12/82 (en reemplazo del A-549 que ese día había sido transferido al Centro de Experimentación de Aviones y Armamentos, para repuestos del A-515). En junio de 1985 estaba en exhibición en Yeovilton y el número de serie de mantenimiento no le fue aplicado nunca.

A-523

Con el G3A el 22/3/82. Total de horas 800,45. Uno de los cuatro aviones que voló a Puerto Argentino el 2/4/82 y de allí a Pradera del Ganso el 29/4/82. Fue llevado a Isla Borbón el 1° de mayo o en los días siguientes, quedó inmovilizado después de la incursión del Escuadrón "D" del Regimiento 22 SAS del 15/5/82. La inspección posterior al 14/6/82 mostró que había sufrido daños por explosiones y metralla, pero que el soporte doblado de la rueda delantera y las averías en las hélices podían haber sido el resultado de un accidente al aterrizar (ver texto). Fue conducido por un Chinook del Escuadrón 18 a "Sand Shore", en Bahía Elefante el 21/7/83. Esa noche el buque lo condujo el 22/7/83 a San Carlos, de donde otro helicóptero lo transportó a un depósito en Soledad.

Esquema de camuflaje claro, sin franjas amarillas.

A-527

Con el G3A el 22/2/82. Total de horas 724,30. Voló al aeródromo de Puerto Argentino el 9/4/82 y de allí a Pradera del Ganso el 29/4/82. Fue destruido el 1/5/82 por el impacto directo de una bomba de racimo lanzada por un Sea Harrier del Escuadrón 800, muriendo el piloto, teniente Jukic y varios miembros del personal de la FAA en las proximidades. Los restos estaban todavía en Pradera del Ganso en febrero del '84, pero fueron removidos en setiembre, dejando sólo fragmentos quemados en la pista y la cola en un depósito de chatarra.

Esquema de camuflaje claro, sin franjas amarillas.

A-528

Con el G3A el 22/3/82. Total de horas 522,45. Voló a Puerto Argentino el 9/4/82 y de allí a Pradera del Ganso el 29/4/82. Luego del 1/5/82 retornó a Puerto Argentino. Cuando se lo inspeccionó luego del 14/6/82 se lo encontró en precarias condiciones. Aunque se mantenía sobre el tren de aterrizaje tenía rotas las palas de las hélices, averías en la nariz e impactos de metralla debajo de la cabina.

Esquema de camuflaje claro, sin franjas amarillas. El nombre "Toto Juan" estaba inscripto en la parte delantera izquierda, debajo de la cabina.

Transportado por un helicóptero del Escuadrón 18, el Chinook ZA720, al "Contender Bezant" en Puerto William salió en dicho barco hacia el Reino Unido, adonde arribó a Southampton el 23/9/82. El 27/9/82 la RAF le asignó el número de serie de mantenimiento 8769 (que no se le inscribió) fue llevado por carretera a Abingdon el 30/9/82 y de allí al Museo Aeroespacial de Cosford el 18/10/82. El 19/11/82 retornó a Abingdon y salió de nuevo de allí el 13/12/82 para Londres, donde fue exhibido en el "Boat Show" en enero de 1983, tras lo cual retornó a Cosford para su exhibición. Transferido al Museo del Ejército del Aire en Middle Wallop, llegó por carretera el 16/5/85. Permanecía allí (junto con el A-533) a fines de julio del '83.

A-529

Con el G3A el 22/3/82. Total de horas 682,45. Uno de los cuatro aviones que voló a Puerto Argentino el 2/4/82 y de allí a Pradera del Ganso el 29/4/82. Trasladado a Isla Borbón luego del 1/5/82 quedó inmovilizado tras el ataque del Escuadrón "D" del Regimiento 22 SAS el 15/5/82. Inspeccionado después del 14/6/82 se verificó que tenía daños menores por explosiones en los motores y en el nacimiento de las alas. Fue transportado por un Chinook del Escuadrón 18 al "Sand Shore" en Bahía Elefante, Isla Borbón, el 21/7/83. Permaneció a bordo en Puerto Argentino hasta el 24/7/83. Transportado por un helicóptero del Escuadrón 18, se convirtió en el "guardián" de las instalaciones de la RAF en Puerto Argentino. Permanecía allí en junio de 1985, pero pasó al gobierno de las islas para su eventual exhibición en su museo.

Esquema de camuflaje claro, con franjas amarillas.

A-531

Con el G3A el 22/3/82. Total de horas 696,30. Uno de los doce aviones que voló a Malvinas el 15/5/82 (probablemente ese mismo día llegó a Pradera del Ganso) y usado desde esa base. Derribado por un misil Stinger disparado por un suboficial del Escuadrón "D" del Regimiento 22 SAS, cerca del establecimiento Falt Shanty, en isla Soledad el 21/5/82. El piloto, capitán Benítez, pudo eyectarse. Los restos eran todavía visibles en febrero de 1985.

Esquema de camuflaje claro, sin franjas amarillas.

A-532

Con el G3A el 22/3/82. Total de horas 639,40. Uno de los doce aviones que voló a Malvinas el 15/5/82 o en los días siguientes. Hallado en el aeródromo de Puerto Argentino el 14/6/82, se verificó que estaba en precarias condiciones, habiendo perdido el soporte de la rueda delantera y las dos hélices. Se lo vio por última vez en las instalaciones de la RAF en Puerto Argentino en mayo del '83. Fue llevado a un depósito en las islas en julio de ese año.

Esquema de camuflaje claro, sin franjas amarillas, aunque una fotografía

argentina, probablemente tomada en el continente, muestra claramente al avión con franjas amarillas en las alas y en la cola.

A-533

Con el G3A el 22/3/82. Total de horas: 594,55. Uno de los doce aviones que voló a Malvinas el 15/5/82 (posiblemente llegó ese día a Pradera del Ganso). Hallado en el aeródromo de Puerto Argentino el 14/6/82, en buenas condiciones, sin signos exteriores de averías.

Esquema de camuflaje claro, con franjas amarillas.

Fue transportado por el Chinook ZA718 hasta el "Tor Caledonia" en Puerto William y salió para el Reino Unido el 1/8/82, llegando a Felixstone el 20/8/82. Fue llevado por carretera a Finningley el 23/8/82 para la exposición sobre la Batalla de Inglaterra el 4/9/82 y luego conducido a Abingdon (donde se lo vio el 15/9/82). Se le asignó el número de serie ZD496 por si llegaba a volar y fue llevando por carretera al Centro Experimental de Aviones y Armamentos de Boscombe Down el 23/9/82. No voló, pero sirvió para obtener repuestos para el 515 ZD485. Ubicado afuera, a mediados de setiembre de 1983 se lo entregó luego al Museo del Ejército del Aire de Middle Wallop el 15/2/84 para su exhibición allí. Permanecía en julio de 1985.

A-536

Con el G3A el 22/3/82. Total de horas 595,35. Uno de los aviones que voló a Malvinas el 15/5/82 o después. *Su esquema de camuflaje oscuro son franjas amarillas* y su excelente estado (probablemente capaz de volar) cuando se lo inspeccionó en el aeródromo de Puerto Argentino después del 14/6/82, lo identifican casi con certeza como uno de los cinco Pucarás que volaron a Malvinas desde Santa Cruz el 27 o 28/5/82. Aunque sólo le faltaba un panel de la parte superior de la nariz, fue rápidamente víctima de los vándalos y su carcaza fue transportada por un Chinook del Escuadrón 18 a un depósito en las islas el 14/5/83.

A-537

Con el G3A el 22/3/82. Total de horas 698,30. Uno de los doce aviones que voló a Malvinas el 15/5/82 o después (posiblemente el 15/5/82 a Pradera del Ganso). No se le halló después de la guerra, pero se supo que se perdió durante la campaña y se cree que era el avión del teniente Giménez, que se perdió tras una misión desde Puerto Argentino a Pradera del Ganso el 28/5/82. El objetivo de la misión había sido atacar las posiciones del 2 de Paracaidistas en Darwin y Pradera del ganso y si el A-537 participó, fue el avión que derribó al helicóptero Scout del Comando de la Brigada XT629 cerca de Darwin. El piloto del Scout, sargento Nunn resultó muerto y su navegador, sargento Belcher, gravemente herido.

A-540

Con el G4A el 22/3/82. Este avión se perdió en una fecha que se ignora, en el curso de una misión de reconocimiento desde Comodoro Rivadavia. Se estrelló en el mar matándose el piloto alférez Valko.

A-549

Con el G3A el 22/3/82. Total de horas 106,29. Uno de los doce aviones que voló a Malvinas el 15/5/82 o después. Hallado en el aeródromo de Puerto Argentino luego del 14/6/82, en excelentes condiciones.

Esquema de camuflaje muy claro, sin franjas amarillas.

Transportado por el Chinook ZA707 del Escuadrón 18 al "Atlantic Causeway" en Puerto Williams salió en ese barco hacia el Reino Unido el 12/7/82 y llegó a Devonport el 27/7/82. Otro Chinook (ZA676) lo sacó el buque y se lo transportó a Yeovilton para su exhibición en el "Air Day" el 31/7/82. Desgraciadamente se le produjeron daños en uno de los planos al sacarlo del barco y los planes para sacar de la misma manera al A-515 del "Atlantic Causeway" fueron abandonados. Nuevamente izado por un Chinook (ZA709) del Escuadrón 18 el 9/8/82 fue transportado desde Yeovilton al Centro Experimental de Aviones y Armamentos en Boscombe Down, para participar en un programa de evaluación en vuelo. Se le asignó el número de serie ZD487, pero debido a daños estructurales sólo fue usado como fuente de repuestos para el 515/ZD485. Entregados por el Centro para su exhibición fue llevado a St. Athan el 14/9/82 para la exposición de la Batalla de Inglaterra el 18/9/82. Permaneció allí hasta el 28/10/82 cuando fue llevado por carreterra a Yeovilton para su exhibición en el museo naval. Salió para Boscombe Down el 8/12/82 (arribó el 9/12/82) cuando el otro museo recibió en su reemplazo al A-522. A mediados de setiembre del '83 el A-549 fue dejado al aire libre en Boscombe Down. Luego fue transportado por carretera a la colección de aviones del Museo de Guerra Imperial para su exhibición. Permanecía allí en junio del '85.

A-511

Con el G3A el 22/3/82. Total de horas 884,35. Uno de los doce aviones que volaron a Malvinas el 15/5/82 o después (posiblemente el 15/5/82 a Pradera del Ganso) y utilizado desde allí. Derribado por disparos de cañón del Sea Harrier XZ451 del Escuadrón 801 del capitán de corbeta Ward, cerca de Drone Hill, Lafonia, isla Soledad del 21/5/82. El piloto, mayor Tomba, se eyectó y fue rescatado luego por un helicóptero argentino y llevado a Pradera del Ganso. Los restos eran todavía visibles en el lugar donde se estrelló en febrero del '85.

Esquema de camuflaje claro, con franjas amarillas.

A-516

Con el G3A el 22/3/82. Total de horas 868,35. Uno de los doce aviones que voló a Malvinas el 15/5/82 o después. Destruido en el aeródromo de Puerto Argentino (en fecha y circunstancias desconocidas). Cuando se lo inspeccionó después del 14/6/82 se verificó que era una ruina total, que aparentemente había recibido un impacto directo de una bomba o de un proyectil de artillería. La carcaza fue enterrada en las instalaciones de la RAF en Puerto Argentino (algunos restos eran todavía visibles en mayo del '83).

Esquema de camuflaje claro, con franjas amarillas.

A-552

Con el G3A el 22/3/82. Total de horas 137,5. Uno de los cuatro aviones que voló a Puerto Argentino el 2/4/82 y luego a Pradera del Ganso el 29/4/82. En Isla Borbón el 15/5/82 o después y ostensiblemente destruido durante el ataque del Escuadrón "D" del Regimiento de SAS el 15/5/82. En realidad, cuando se lo inspeccionó luego del 14/6/83 se comprobó que había sufrido muy pocos daños y que en otras circunstancias se lo habría podido reparar muy fácilmente. Transportado por un helicóptero del Escuadrón 18 hasta el "Sand Shore" en Bahía Elefante, el 21/7/83. Llegó a San Carlos el 22/7/83 y otro Chinook lo llevó a un depósito en isla Soledad.

Esquema de camuflaje claro, sin franjas amarillas.

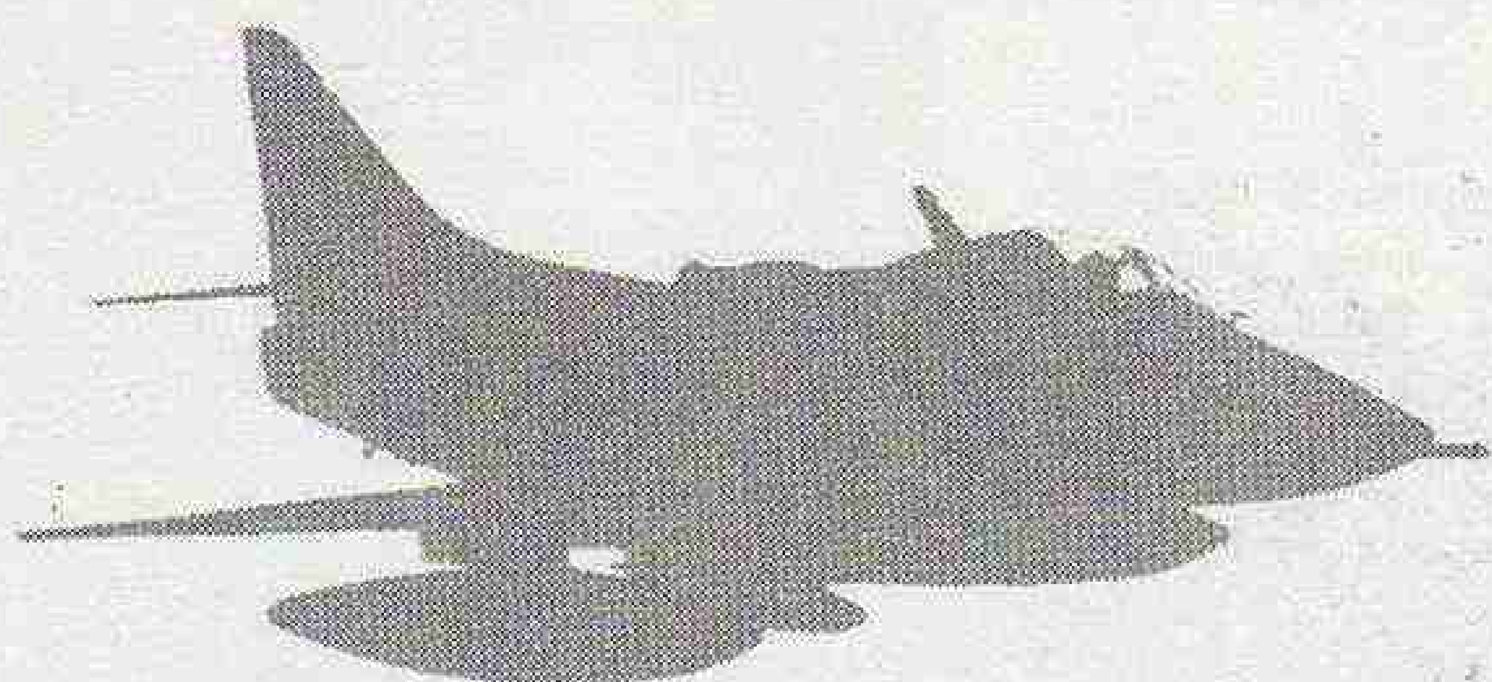
A-555

Con el G3A el 22/3/82. Total de horas 32,00. Uno de los doce aviones que voló a Malvinas el 15/5/82 o después. Es notable *su esquema de camuflaje oscuro sin franjas amarillas* que probablemente lo identifican como uno de los aviones que voló desde Santa Cruz el 27 o 28/5/82. Fue derribado cerca de Pradera del Ganso el 28/5/82 por el fuego de armas livianas el 2 de Paracaidistas. El piloto, teniente Cruzado, logró eyectarse. Los restos fueron "limpiados", pero eran todavía visibles cerca de Peter's Park en febrero del '84.

A-556

Con el G3A el 22/3/82. Total de horas 119,15. Uno de los cuatro aviones que voló al aeródromo de Puerto Argentino el 2/4/82 y de allí a Pradera del Ganso el 29/4/82. Fue a Isla Borbón el 1/5/82 o después y quedó inmovilizado por el ataque del Escuadrón "D" del Regimiento 22 SAS del 15/5/82. La inspección después del 14/6/82 mostró que cargas explosivas fueron hechas detonar en los motores y en el nacimiento de las alas. Pese a esto se mantenía sobre su tren de aterrizaje. Se lo vio por última vez a fines de 1982 y en enero del '83 fue llevado a un depósito cerca de Chartres, en Gran Malvina.

Tenía el esquema de camuflaje claro "standard", pero con una franja amarilla toscamente pintada en la parte posterior del fuselaje.



SKYHAWK

GRUPO 4 DE CAZA

En 1976 Argentina recibió 25 A-4C Skyhawks reacondicionados de los depósitos de excedentes de la Armada de los Estados Unidos, los que entraron en servicio ese año en Los Tamarindos, El Plumerillo, Mendoza, asiento de la IV Brigada Aérea. En marzo de 1982 todos los aviones sobrevivientes formaban un escuadrón del Grupo 4 de Caza (Bombardeo) de la IV BA. Dentro del Grupo 4 (G4C) el escuadrón Skyhawk era habitualmente nombrado como "Escuadrón A-4C" o "Escuadrón Skyhawk" y raramente como "Escuadrón III de Caza Bombardeo", la que es considerada como su denominación formal. De los 25 aviones originalmente recibidos probablemente quedaban en uso menos de 19 para marzo de 1982 y específicamente cuatro se habían perdido en accidentes durante los 16 meses previos. De los disponibles, varios no estaban en condiciones de vuelo, a la espera de los repuestos demorados por el embargo de armas de los Estados Unidos. Para marzo ese embargo había sido levantado y se esperaba que la situación mejorara bastante rápidamente. Sin embargo, cuando las fuerzas argentinas desembarcaron en las Malvinas muchos A-4C estaban en depósito y acumulando polvo en Mendoza y en la planta de mantenimiento de Río Cuarto, Córdoba.

Al igual que todas las otras unidades de combate de la FAA, el Grupo 4 de Caza recibió instrucciones para poner en estado de alistamiento para la guerra la mayor cantidad de aviones y pilotos posibles para ser desplegados en una de las bases del sur. Para el Grupo 4 ésta sería el aeropuerto anteriormente civil de San Julián en la provincia de Santa Cruz y que debía compartir con uno de los escuadrones del Grupo 6 de Caza, normalmente basados en Tandil. La transferencia de los primeros Skyhawks tuvo lugar el 11 de abril, apenas dos días después de que los primeros hombres del personal de inspección del Grupo 4 llegaran a San Julián. Inicialmente fueron desplegados doce aviones y, en ese momento, sólo tres Skyhawks habían quedado en Mendoza, probablemente con fines de entrenamiento, mientras que el resto estaba en mantenimiento en Río Cuarto. Durante la guerra otros aviones volaron al sur a medida que quedaban disponibles. Los aviones llevados a San Julián formaron un escuadrón especial que fue oficialmente denominado "Escuadrón A-4C San Julián".

San Julián era un aeropuerto pequeño y remoto, y sus rudimentarias construcciones e instalaciones distaban mucho del ideal para las misiones de combate anticipadas para los Skyhawks y Daggers. Los principales problemas incluían inadecuadas áreas resistentes y cubiertas así como la ausencia total de pistas de carreteo hasta las entradas de la pista. Esta dificultad fue resuelta con la utilización de emergencia de planchas de aluminio. Una vez que los primeros aviones se instalaron en el campo aéreo surgieron serios problemas de comunicaciones que tuvieron que ser superados. Hacia fines de abril, éstas y muchas otras dificultades habían sido resueltas en un grado aceptable.

La nueva unidad pasó los últimos días de abril simulando misiones de combate que, en ese momento, fueron identificadas como probables salidas antibuque sobre mar abierto. Estas salidas tenían que culminar en ataques sobre los buques de guerra británicos al menor nivel posible con la esperanza de evitar los radares de detección y adquisición de los SAM de la Royal Navy, a los que la FAA contempla con justificable aprensión. A medida que la Fuerza de Tareas británica se acercaba a las islas Malvinas, su progreso era seguido de cerca y, para el 30 de abril, todas las unidades de la FAA estaban en alerta máxima, esperando ansiosamente el próximo movimiento militar británico. En ese momento todavía se pensaba que eran posibles ataques aéreos sobre blancos en el continente –el "golpe preventivo"– y así se practicaron evacuaciones de San Julián. Irónicamente, la última de esas evacuaciones tuvo lugar alrededor de la misma hora en la que un Vulcan de la RAF despegaba de la isla Ascensión para bombardear la pista de Puerto Argentino por primera vez. A las 2200Z del 30 de abril todos los Skyhawks y Daggers recibieron la orden de partir hacia su base alternativa (posiblemente Puerto Deseado) cuando se detectó una imagen de radar inidentificada, aparentemente con rumbo a San Julián. La alerta resultó falsa –o al menos no era un Vulcan– pero todos los aviones fueron rápidamente evacuados con éxito entre las 2233Z y las 2300Z. Es interesante señalar que muchos aparatos estaban con sus bombas en espera de una misión y tuvieron que ser velozmente desarmados antes de partir.

La reacción de la FAA al bombardeo de los aeropuertos de Puerto Argentino y Prado del Ganso del 1° de mayo en realidad fue simplemente la ejecución, largamente anticipada, de un plan de contingencia. Involucró a todas las unidades de combate, cada una de ellas con la tarea de lanzar una serie de salidas en busca de blancos navales de oportunidad en las aguas alrededor de la isla Soledad. Hubo por supuesto una falla fundamental en el plan y fue la errónea interpretación argentina de que los ataques de Vulcan y Sea Harrier anunciaban un desembarco a gran escala de los británi-



Un Skyhawk A-4C con su lanza de reabastecimiento en vuelo conectada con la canasta en que remata la manguera extendida desde los tanques de un Hércules KC-130. Este fue el sistema que hizo posible las misiones más allá del limitado radio de acción de este cazabombardero. (Marcel Yves Martin)

cos y que muchos buques estarían cerca de la costa. Todas las salidas de la FAA debían ser guiadas a sus objetivos por los controles de operaciones de Puerto Argentino (el CIC) y todas las misiones de Skyhawks y Daggers debían recibir cobertura de los interceptores Mirage IIIEA y Dagger. El Grupo 4 debía realizar 16 salidas durante el 1° de mayo, divididas en cuatro vuelos de cuatro aviones.

Para estas primeras misiones cada vuelo comprendía una Escuadrilla integrada por cuatro pilotos que rutinariamente volaban juntos en época de paz y es significativo que la referencia casual al "Escuadrón" en la terminología de la FAA se debía a esa razón. El Grupo de la FAA estaba compuesto por un número de "Escuadrillas", cada una de las cuales estaba formalmente reconocida y tenía un jefe. El "Escuadrón" estaba formado por un número variable de Escuadrillas, ya fuera para propósitos especiales o cuando el Grupo contaba con suficientes aviones (o una diversidad de equipos) para garantizar el establecimiento permanente de Escuadrones.

El primer vuelo del Grupo 4 despegó de San Julián a las 1320Z y para esa misión se estima que cada Skyhawk llevaba dos bombas de 500 libras (250 kg). Su único otro armamento era un poco apreciado par de cañones de 20 mm que eran propensos a atascarse y, aun cuando estuvieran en condiciones operativas, eran considerados poco adecuados. Una característica común a todas las salidas de Skyhawk del 1° de mayo fue que no se realizó reabastecimiento en vuelo y por lo tanto tenían un alcance limitado. Para frustración de todos los involucrados, no encontraron a nadie a quien atacar y poco después de las 1450Z los cuatro aviones retornaron sin problemas a San Julián. Ese poco auspicioso comienzo anunciaba un día funesto para las unidades de Skyhawk. Muchos aviones no pudieron encontrar los blancos y la constante presencia de los Sea Harrier sobre la isla Soledad obligó a otros a retornar a su base aun cuando el CIC de Puerto Argentino había identificado objetivos potenciales. Una de esas salidas del Grupo 4 fue la de los "lana" (N. de la R.: Las escuadrillas adoptan un sobrenombre como identificación) liderada por el capitán Jorge García, que fue alertada por los controladores de Puerto Argentino cuando se les acercaba una PAC (Patrulla Aérea de Combate, o CAP con siglas inglesas) de Sea Harrier. El día finalizó rápidamente para el Grupo 4, con mucha frustración, sin combate pero sin pérdidas. No obstante, se habían aprendido lecciones y muy pronto habría otras oportunidades para que la unidad se probara en combate.

La siguiente semana fue más bien un anti-clímax. Las malas condiciones meteorológicas para volar y la escasez de blancos apropiados significó que no se pudieran lanzar salidas operacionales contra la flota británica (aunque en otro lugar los Super Etendard del CANA lograban un suceso espectacular). Finalmente, el 9 de mayo, el CdoFAS pudo ordenar una serie de ataques contra buques británicos que habían sido detectados cerca de la isla Soledad. Desafortunadamente para la FAA el tiempo se deterioró rápidamente y virtualmente todas las misiones fueron abortadas o canceladas. En un esfuerzo para alcanzar un blanco en la zona de Puerto Argentino, una escuadrilla del Grupo 4 (que se piensa era la de García) optó por continuar a bajo nivel en un clima que empeoraba continuamente. El resultado fue catastrófico y dos Skyhawks, los de los tenientes Jorge Farías y Jorge Casco, no lograron retornar de una misión que no hizo contacto alguno con el enemigo. El Skyhawk de Casco, el C-313, resultó destruido cuando impactó la cara noroeste de los acantilados de la isla South Jason (isla Los Salvajes), situa-

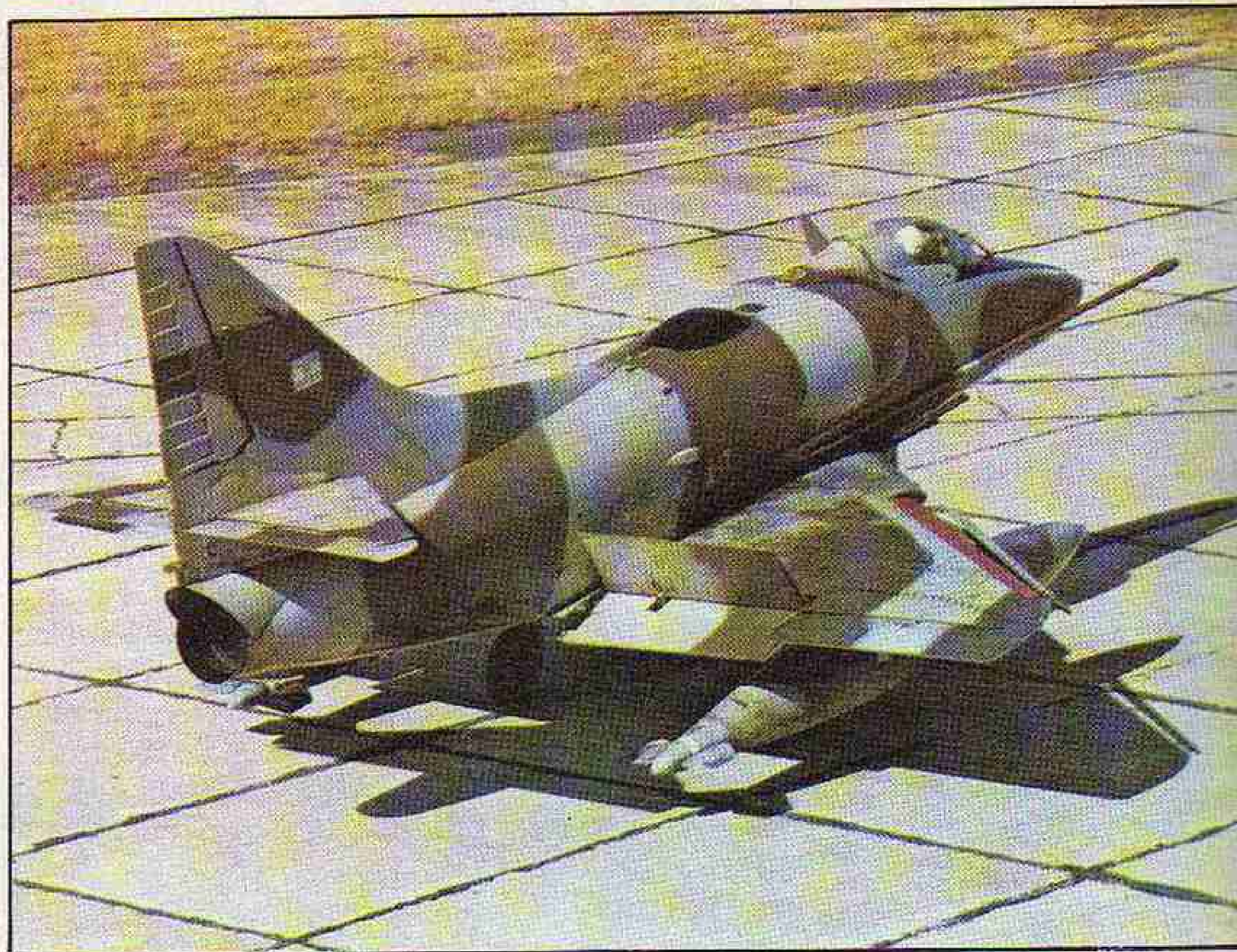


da al noroeste de la Gran Malvina, en el archipiélago de las Sebaldes. Cuando el Skyhawk fue hallado por la Royal Navy meses más tarde, la carga de bombas todavía estaba intacta y los restos del piloto fueron encontrados entre las ruinas. Farías y su avión, el C-303, nunca fueron hallados y se presume que también se estrelló por la escasa visibilidad. Las fragatas "Broadsword" y "Conventry" estaban cerca de Puerto Argentino cuando se desarrolló la misión y probablemente constituían el blanco pretendido por los Skyhawks. Los dos buques captaron formaciones enemigas fuera de alcance visual a las 1417Z, que se piensa era un C-130 con escolta de Mirage, pero los tres misiles Sea Dart disparados desde la "Convertry" fallaron sus blancos. Sin embargo, el incidente tuvo lugar a una distancia relativamente considerable de la isla Los Salvajes.

La siguiente acción del Grupo 4 no ocurrió hasta el 21 de mayo, cuando fue enviada al combate contra los buques británicos en el Estrecho San Carlos. Para ese entonces el CdoFAS había modificado los perfiles de misión y todas las misiones de Skyhawk eran reabastecidas en vuelo poco después de su partida y, cuando era posible, los KC-130H del Grupo 1 permanecían en el lugar para cubrir cualquier situación de emergencia cuando retornaban los aviones. Las salidas aisladas fueron temporalmente abandonadas y grupos de cazabombarderos, a menudo de distintas bases del continente, eran programados para arribar al blanco dentro de lapsos reducidos para crear el máximo de confusión en las defensas británicas. El 21 de mayo esta estrategia en general funcionó bien y muchos buques resultaron dañados antes de que se creara un paraguas de defensa aérea sólido. Los ataques fueron realizados por los Skyhawks de los Grupos 4 y 5, los Daggers del Grupo 6 y los Skyhawks del CANA, pero, una vez más, los Skyhawks del Grupo 4 no tuvieron un buen día. Puede decirse con cierta certeza que no se pueden atribuir daños considerables a los ataques del Grupo 4 del 21 de mayo, pero, otra vez, la unidad experimentó pérdidas.

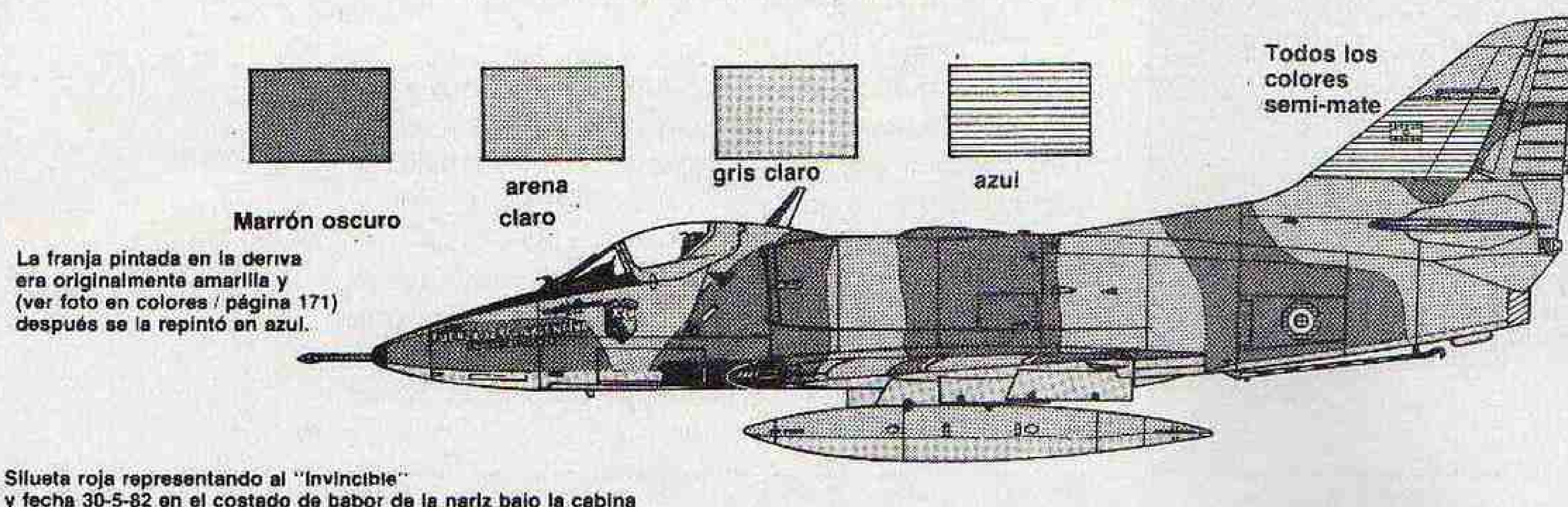
Poco después del exitoso ataque de los Skyhawks del Grupo 5 sobre la "Ardent" a las 1555Z, una escuadrilla de cuatro aviones del Grupo 4 se estaba aproximando a baja cota al Estrecho San Carlos cuando tuvo la mala suerte de ser vista por los pilotos de dos Sea Harrier del 800 Sqdn, que estaban buscando vanamente a los aviones que habían atacado a la "Ardent". Los Skyhawks estaban dirigiéndose al noreste en las vecindades del establecimiento Chartres, en la Gran Malvina y una vez que los pilotos del Grupo 4 se dieron cuenta de que un PAC se estaba aproximando, iniciaron una acción evasiva. Eyectaron las bombas y los depósitos de combustible auxiliares y la escuadrilla viró hacia el sur para escapar a velocidad plena y altitud mínima. A las 1605Z los dos Sea Harrier perseguidores dispararon independientemente sus misiles AIM-9L contra dos de los cuatro aviones, que para ese entonces estaban en un amplio escalón, de alrededor de una milla de amplitud, con proa al oeste hacia la costa de la Gran Malvina. El Primer Sidewinter en hacer impacto fue el disparado por el LT Cdr (capitán de





A pesar de formar en el núcleo de primera línea de cazabombarderos de la Fuerza Aérea Argentina, los Skyhawks distaban mucho de las performances de su principal oponente británico: el Harrier. El modelo A-4C, que en 1982 revistaba en el Grupo 4 de Caza y que se aprecia en esta secuencia fotográfica, había sido adquirido de excedentes de la Armade de Estados Unidos. (Marcel Yves Martin)

corbeta) Mike Blisset en el Sea Harrier de Punta, XZ496. Alcanzó a uno de los aviones en el centro de la formación y la parte posterior del Skyhawk explotó en una brillante esfera de fuego. El avión inmediatamente bajó su nariz y se precipitó a tierra dejando una estela de humo blanco. Fue seguido por un segundo Skyhawk que había sido alcanzado de manera similar por el Sidewinder lanzado por el líder de la sección, Lt Cdr Neill Thomas en el XZ492. Las dos máquinas del Grupo 4 se estrellaron casi simultáneamente, separados por varios cientos de metros, en una zona del sur de Puerto Christmas (Navidad) en la Gran Malvina. Ninguno de los pilotos, teniente Néstor López en el C-309 y primer teniente Daniel Manzotti en el C-325, sobre-



vivió al ataque, a pesar de que López pudo eyectarse antes de que su Skyhawk se estrellara contra el suelo. De evidencias muy circunstanciales parecería que fue Blisset quien derribó a Manzotti y que Thomas lo hizo con López pero ninguno de los pilotos de los Sea Harrier observó una eyección de cualquiera de los aviones. Un tercer Skyhawk en la formación fue luego atacado por Blisset con fuego de cañón y, aunque registró algunos impactos, este avión anónimo escapó y finalmente llegó a San Julián a salvo. De manera que el Grupo 4 perdió dos aviones con sus pilotos en la jornada del 21 de mayo.

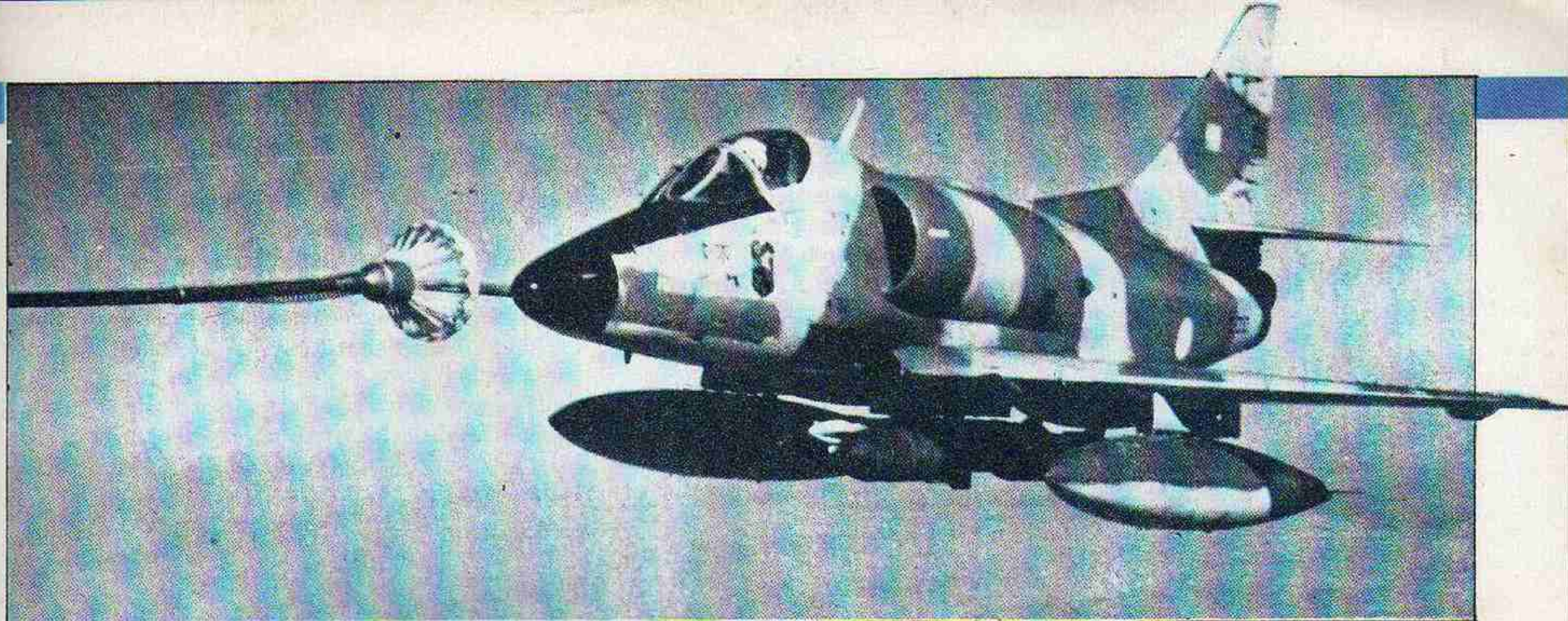
El 22 de mayo no se realizaron misiones a las Malvinas y las malas condiciones meteorológicas del día siguiente impidieron que algún avión alcanzara el Estrecho San Carlos hasta pasadas las 1600Z. En salidas previas no llegaron siquiera a encontrarse con sus abastecedores KC-130H. Aunque el Grupo 4 no sufrió más pérdidas el 23 de mayo, tampoco lograron éxito alguno contra los buques británicos (en realidad existe poca evidencia de que hallan alcanzado San Carlos). Para el 24 de mayo los misiles de defensa aérea y los cañones antiaéreos, tanto con base en tierra como en el mar, estaban firmemente distribuidos en y alrededor de la cabeza de playa en San Carlos y su zona circundante. Las misiones al área no eran simplemente arriesgadas sino que llegaban al nivel máximo de peligro. Para ese entonces tanto el Grupo 4 como el Grupo 5 habían introducido pequeños cambios en sus formaciones de batalla y así se había convertido en un procedimiento casi habitual el lanzar seis aviones a un tiempo divididos en dos olas de tres, con algunos minutos de diferencia (las Escuadrillas habían sido efectivamente reducidas de cuatro a tres aviones).

En algunas misiones eran acompañados por un avión extra que los seguía hasta que se completaba el reabastecimiento en vuelo. El cambio de estilo no sólo reflejaba el reabastecimiento en vuelo. El cambio de estilo no sólo reflejaba el convencimiento de que dos o tres aviones proporcionaban un ataque aéreo de máxima efectividad, sino que probablemente fuera consecuencia de problemas de disponibilidad de aeronaves y pilotos.

Típicas de estas misiones fueron las escuadrillas del teniente Ricardo Lucero y del primer teniente José Vázquez, enviadas en la tarde del 24 de mayo contra buques ubicados en San Carlos. La escuadrilla de Lucero, de tres aparatos, atacó primero y tuvo la fortuna de escapar intacta luego de un intento de intercepción de una PAC de Sea Harriers. Sus llamadas de advertencia fueron escuchadas por Vázquez y su escuadrilla "Jaguar" cuando descendían a bajo nivel sobre la Gran Malvina antes de cruzar el Estrecho San Carlos. Se piensa que fueron sus ataques los que dejaron bombas de 500 libras sin explotar en el "Sir Lancelot" y "Sir Galahad" alrededor de las 1615Z, pero por estos primeros éxitos el Grupo 4 otra vez tuvo que pagar el último precio.

La escuadrilla "Jaguar" se encontró con un intenso fuego antiaéreo sobre el Estrecho San Carlos y los tres Skyhawk fueron alcanzados por proyectiles y esquirlas. El jefe, Vázquez, y su número dos, alférez Martínez, perdían combustible mientras cruzaban la Gran Malvina en su camino de retorno, pero el Skyhawk más dañado fue el número tres, del teniente Jorge Bono. Todos se alejaron sin contratiempos de la Gran Malvina y volaban a 21.000 pies cuando se hizo evidente que Bono no podía alcanzar el avión cisterna que los esperaba. Con dificultades en las comunicaciones radiales empeorando aún más la situación, Vázquez y Martínez, sin poder hacer nada, vieron como el Skyhawk de Bono, el C-305, perdía altura progresivamente y finalmente se estrellaba en la Bahía King George. Aunque tanto Vázquez como Martínez habían pedido desesperadamente a Bono que se eyectara, no vieron que lo hiciera y, dada su propia situación crítica de combustible, ninguno de ellos pudo quedarse en la zona para buscar al tercero. Con el pensamiento de que no había podido escapar, alertaron al servicio SAR (búsqueda y rescate) y se dirigieron para su cita con el reabastecedor. Los dos aviones habían sido dañados hasta un punto tal que el KC-130H tuvo que acompañarlos hasta San Julián, adonde llegaron a salvo. No se encontraron trazas de Jorge Bono.

La fecha patria argentina, el 25 de mayo, amaneció con el Grupo 4 preparándose para nuevos ataques en la bahía San Carlos. Aunque la unidad había recibido una dosis de confianza con el éxito del día anterior, al menos en un Skyhawk se pintó la silueta del barco y la fecha "24/5/82", sus logros hasta el momento habían sido escasos. A pesar de muchos esfuerzos determinados y la pérdida de cinco pilotos, ninguno de los buques británicos hundidos o seriamente dañados habían caído ante los ataques del Grupo 4. Poco después del mediodía, despegó otra misión, liderada por el experimentado capitán García. La Escuadrilla "Toro" de García comprendía cinco aviones que, concebiblemente, y podrían haber sido los únicos Skyhawks en condiciones de volar inmediatamente disponibles en San Julián. Su misión estaba una vez más en una de las



"Ordenes fragmentarias" que requerían lanzarse sobre un objetivo con inteligencia recién obtenida. Normalmente sólo los datos esenciales de planeamiento de vuelo estaban disponibles en la reunión previa a la partida y los pilotos tenían que basarse en el CIC de Puerto Argentino para información de último momento. La información sobre los blancos resultaba invariablemente poco precisa, incompleta y retrasada.

La Escuadrilla "Toro" despegó sin problemas pero un Skyhawk pronto tuvo que abandonar la misión con humo en su cabina y dejar a García, el teniente Lucero (dos), teniente Paredi (tres) y alférez Gerardo Isaac (cuatro) que continuaran en el habitual silencio de radio. Con tiempo despejado, los "Toro" atacaron a los buques en San Carlos con un esquema de alineamiento por popa. Para el 25 de mayo los sistemas antiaéreos británicos eran capaces de ofrecer una temible barrera de fuego de cañones y de misiles y, una vez más, el Grupo 4 no pudo escapar indemne. El Skyhawk de Lucero, el C-319, cayó primero cerca de las 1530Z cuando se desintegró a poca altura luego de haber sido alcanzado por múltiples armas, probablemente fuego de cañón y ametralladoras, y presumiblemente por la explosión de un Rapier. Lucero fue muy afortunado dadas las circunstancias, y pudo eyectarse y fue rápidamente recuperado del mar por marinos del cercano "Fearless". Mojado y con dolor por una herida en la rodilla, fue llevado a la cubierta del "Fearless" donde lo esperaba un equipo médico ¡y cámaras de televisión! Los otros tres aviones completaron su corrida pero los Skyhawks de García e Isaac resultaron dañados.

La máquina de García, C-304, no había podido desprender sus armas durante la corrida de bombardeo pero, mientras los tres Skyhawks sobrevivientes escapaban sin problemas hacia el noroeste, no tuvo grandes dificultades y pudo comunicarse con los otros. Sin que ellos lo supieran, sin embargo, su avión fue súbitamente impactado por un Sea Dart, disparado por la "Coventry" desde su posición de piquete al noreste de la isla Bordón, y se partió. Se eyectó del estropeado avión, que se presume se precipitó al mar donde también cayó su piloto. Parece que ninguno de los dos bandos advirtió que había sobrevivido y su cuerpo fue encontrado, en un bote de goma que alcanzó la costa de la sila Golding, Gran Malvina, más de un año después.

Durante el ataque el avión de Isaac fue alcanzado por proyectiles de cañón de 20 mm y habría perdido mucho combustible cuando él y Paredi se alejaron de la Gran Malvina. Eligió seguir hasta su cita con el avión tanque antes que eyectarse ya fuera sobre la Gran Malvina o el mar abierto, por lo que alcanzó al KC-130H en un estado de combustible críticamente bajo. El cisterna permaneció enganchado con el Skyhawk para el resto del vuelo a San Julián, ya que estaba perdiendo casi tanto combustible como el que recibía de la "Chancha". Sin embargo, la fortuna en esta ocasión sonrió al Grupo 4 e Isaac aterrizó sano y salvo, seguido rápidamente por Paredi. El Skyhawk de Isaac fue justamente decorado con la silueta de una fragata Tipo 22 y la fecha "25/5/82" (lo que resultó un poco destructor Tipo 42). Sin embargo, en realidad la misión había fallado y la Escuadrilla "Toro" no había provocado daños en los buques británicos.

De todas las misiones llevadas a cabo por aviones argentinos durante la guerra de Malvinas, una de las más duramente debatidas en el país es la realizada el 30 de mayo, en la que se cumplió un ataque combinado de la FAA y del CANA contra el grupo del portaaviones británico, situado a gran distancia al este de las islas. Esencialmente la misión era de tipo naval y concebida para hacer el mejor uso posible del único misil Exocet restante. Originalmente debía ser de la misma natura-

Arriba: El A-4C matrícula C-312, con cuatro bombas de 250 libras cargadas en su pilón ventral, es reabastecido en vuelo hacia una misión. Esta es la máquina que piloteada por el alférez Isaac el 25/5/82 formó parte de la escuadrilla "Toro" que atacó a los ingleses en San Carlos, oportunidad en la que fue alcanzada por fuego de cañón enemigo, pero tras algunas alternativas que se relatan en este capítulo pudo regresar a salvo a su base de San Julián.



Abajo: Momento en que el piloto argentino, teniente Ricardo "Tom" Lucero es atendido por personal médico británico a bordo del "Fearless". Lucero integraba la misma escuadrilla "Toro" y acababa de eyectar de su A-4C que cayó en medio de la flota. Tenía una pierna rota y en el instante en que se tomó la foto recibía la primera cura.

leza que la exitosa misión del 25 de mayo en la que el "Atlantic Conveyor" había resultado destruido por uno de los dos Exocets lanzados con precisión después de que una pareja de Super Etendards había realizado una larga travesía a nivel de las olas para permanecer por debajo de los radares británicos. La misión final Exocet fue así planeada para el 29 de mayo, con la partida desde Río Grande prevista para poco despues de los cisternas KC-130H de la FAA sería fundamental para el cumplimiento de la misión.

Resulta claro de los informes de la FAA y, particularmente, del CANA, que la decisión de agregar cuatro A-4C Skyhawks a la misión fue tomada prácticamente a último momento e impuesta al CANA. Sin los aviones tanques de la FAA no podía haber misión y esto fue claramente expresado a los altos mandos navales en Espora por el CdoFAS. El razonamiento era que si el CdoFAS debía asistir al CANA, entonces el CANA debía asistir al CdoFAS. El plan revisado era bastante simple en teoría aunque debe haber resultado claro para el CdoFAS que lo que debía ser un perfil de misión "seguro" para los Super Etendars por sí solos, ahora se convertía en altamente arriesgado, particularmente para los Skyhawks de la FAA. El plan requería que cuatro Skyhawks del Grupo 4 acompañaran a los Súper Etendard desde Río Grande, mediante un extendido reabastecimiento aéreo, a un punto al sur y al este de las Malvinas desde donde realizarían la aproximación a la flota británica desde el sur. Los Súper Etendard equipados con INS (sistema de navegación inercial) estarían a cargo de toda la navegación hasta lanzar el Exocet, después de lo cual retornarían a su base dejando a los Skyhawks que realizaran su aproximación siguiendo al misil. Cada Skyhawk llevaría dos bombas de 500 libras y las arrojaría sobre el dañado portaaviones. El silencio radial y electrónico sólo sería roto en caso de necesidad táctica.

El plan fue revelado a los jefes de escuadrilla del Grupo 4 en San Julián alrededor de las 1330Z del 29 de mayo y se les explicó el perfil de la misión. Sus A-4C serían los utilizados por su capacidad de reabastecimiento aéreo y porque tenían una mayor capacidad de oxígeno líquido que los A-4B el Grupo 5. Dos jefes de escuadrilla, los primeros tenientes Ernesto Ureta y Vázquez, se ofrecieron voluntariamente para liderar la misión, a pesar de su suficiente experiencia como para apreciar el peligro que involucraba. Se les indicó que podían seleccionar a sus acompañantes pero, sorprendentemente, a los elegidos, primer teniente Omar Castillo y alférez Isaac, no se les explicó la misión. Simplemente se les informó que formarían parte de un vuelo de diversión para una misión de Súper Etendard y que inicialmente se trasladarían a una base alternativa. Así cinco Skyhawks del Grupo 4 dejaron San Julián hacia Río Grande poco antes de las 1545Z. La quinta máquina, del teniente Paredi, sería el eventual reemplazo para la misión aunque el piloto no conocía este hecho. Como se señaló antes, la noticia de la participación de la FAA llegó a las tripulaciones de la 2 Escuadrilla poco antes de que los cinco Skyhawks aterrizaran en Río Grande. Castillo e Isaac recibieron la información completa a poco de aterrizar en Río Grande alrededor de las 1610Z.

Por lo tanto, la situación en Río Grande resultaba menos que satisfactoria tanto para los tripulantes de la FAA como para los del CANA. Mientras los dos sorprendidos jóvenes pilotos del Grupo 4 y sus jefes de escuadrilla intentaban asimilar a tiempo su información de prevuelo para una partida a las 1730Z, los pilotos del CANA intentaban evitar su participación en esta misión. Los pilotos del CANA intentaban evitar su participación en esta misión. Los pilotos de la 2 Escuadrilla estaban persuadiendo a sus jefes de que la misión revisada resultaba imposible, si no absolutamente, entonces seguramente, dentro de la escala de tiempo requerida. Mientras el KC-130H desde Río Gallegos se dirigía al sur para alcanzar su punto de espera, el comandante del Escuadrón A-4C llegaba en un Learjet desde San Julián con los cálculos finales de combustible para los Skyhawks. Mientras tanto, sin embargo, y presumiblemente sin que lo supieran los tripulantes de los Skyhawk, el CANA había quedado impresionado por las protestas de la 2 Escuadrilla en el sentido de que la misión planeada era imposible sin una información previa más extensa y, esencialmente, sin un segundo KC-130H en espera. De manera que el CANA convino reconstituir la misión como había sido originalmente planeada, sin los Skyhawks del Grupo 4. No obstante, poco después de que se tomara esta decisión, el comandante del KC-130H anunció que no podía quedar más tiempo en espera y la misión se canceló. Fue reiniciada el día siguiente, cuando comprendería a dos Súper Etendards, cuatro Skyhawks y dos KC-130H. Previamente, esa noche dos de los Skyhawks tuvieron que retornar a San Julián para reparaciones de urgencia.

La misión fue lanzada poco después de las 1530Z del 30 de mayo con los Súper Etendard utilizando el código de llamada "Ala" y los Skyhawks "Zonda". Los cuatro Skyhawks despegaron cinco minutos después de que los aviones del CANA y todos treparon hasta 20.000 pies con rumbo hacia el sudeste para su encuentro con los KC-130H. Entonces comenzó un complicado ejercicio de reabastecimiento en el que todos los cazas repetidamente tomaban combustible de los cisternas mientras la formación se movía hacia el este y luego al noreste hasta el punto de separación. Hasta que se alcanzó ese punto la navegación estuvo a cargo de los KC-130H y los aviones de combate fueron guiados durante unas 190 millas hasta un punto al sudeste de la última posición estimada del grupo del portaaviones que estaba operando en un área al noreste de la isla Soledad. Cuando los cisternas los dejaron, los cazas descendieron a menos de 100 pies del océano y, bajo condiciones de nubes gruesas y lluvia, continuaron en su curso de 350° a una velocidad de 413 nudos. Los Súper Etendard, que guiaban al resto, realizaron sus acostumbradas "trepadas" necesarias para la adquisición del blanco y corrección del curso y finalmente, a las 1732Z, el "Ala 1" rompió el silencio radial para anunciar que había encontrado su objetivo y lanzaba el misil. Inmediatamente los Súper Etendard ejecutaron un giro cerrado hacia la izquierda y pusieron rumbo al continente.

El Exocet había sido lanzado desde un alcance de entre 20 y 24 millas –los informes difieren– y a esa distancia los pilotos del Grupo 4 no podían ver blanco alguno, en realidad el misil, cada vez con mayor aceleración, enseguida se perdió de vista a pesar de que



Arriba: Primer plano de la nariz del C-321 visto del lado de babor, donde se aprecia la vieja decoración con la silueta del "Invincible" y la fecha 30-5-82, pero la insignia de la unidad no es ya la del Grupo 4 de Caza, sino la del Grupo 5, a la cual pasaron a pertenecer todos los A-4C al año siguiente de la guerra. Esta fotografía fue tomada en el invierno de 1986 (Luis María Maiz)

incrementaron su velocidad a 489 nudos. La formación era encabezada por Vázquez, con Ureta (tres) muy cerca a su derecha y atrás. Castillo (dos) estaba un poco más alejado a la izquierda de Vázquez y un poco atrás de la pareja líder, mientras que Isaac (cuatro) estaba ubicado en forma similar a la derecha de la formación. La Escuadrilla estaba volando en ese momento en un curso nivelado a menos de 100 pies sobre mar abierto hacia un blanco invisible. Repentinamente, un único buque apareció en el horizonte como humo que aparentemente salía de su estructura, pero muy distante para una identificación positiva.

La formación siguió adelante con la intención de causar más heridas al "Invincible". Desafortunadamente para la Escuadrilla "Zonda" no se trataba del "Invincible" sino de la fragata "Avenger" (*), en la cual reinaba una considerable actividad mientras su tripulación trataba de proteger el buque de lo que correctamente habían identificado como un ataque con Exocet. Resulta ahora razonablemente claro que el "blanco grande" adquirido por los radares de control de tiro de los Súper Etendar no era el portaaviones "Invincible" sino probablemente el más reducido destructor "Exeter" (o aun la "Avenger"). (N. de la R.: Las esloras de estos tres buques son, respectivamente, de 206, 125 y 117 metros). En el momento del lanzamiento del misil, el "Exeter" estaba al noroeste de los Súper Etendard y, tras haber sido advertido de su presencia, éste y los otros buques en el grupo principal ubicado unas 20 millas más al norte estaban dando la popa al ataque y disparando cohetes con chaff (señuelos metálicos) en un esfuerzo para confundir al misil. También es evidente que el "Exeter" estaba a unas 20 millas del punto de lanzamiento y que el "Invincible" se encontraba otras 20 millas más al norte, más allá del alcance normal del misil Exocet. La "Avanger" estaba unas 10 millas al sudeste del "Exeter" en tarea de piquete y debería haber sido el primer buque avistado por los Skyhawks. El "Exeter" lanzó su primer misil Sea Dart hacia el Exocet que se aproximaba –pero se cree que falló– mientras que la "Avanger" abría fuego con su cañón de 4.5 pulgadas contra el grupo atacante, que creyó era una fuerza de dos o tres Súper Etendard armados con Exocet.

La Escuadrilla "Zonda" había avistado a la "Avenger" a una distancia de unas 10 millas pero, en pocos segundos y a unas nueve millas del blanco al que se dirigían, el Skyhawk de José Vázquez fue alcanzado por un segundo Sea Dart lanzado desde el "Exeter". El ala izquierda del C-301 se separó del fuselaje y el tanque de combustible explotó. Vázquez no tuvo oportunidad de escapar y probablemente murió en forma inmediata. Consternados por lo que había ocurrido, los otros siguieron adelante y se prepararon para una corrida con cañones y bombas sobre el "humeante" barco enfrente de ellos. Repentinamente, a unas dos millas y a escasos segundos del objetivo, el Skyhawk C-130 de Omar Castillo se desintegró, casi con seguridad alcanzado por un tercer Sea Dart del "Exeter". La explosión golpeó al avión de Isaac y causó que se desviara levemente de su rumbo pero los dos Skyhawks sobrevivientes pasaron sobre la popa de la fragata a un nivel extremadamente bajo y ambos lanzaron sus dos bombas de 500 libras.

Todas fallaron pero los pilotos se alejaron del área a gran velocidad absolutamente convencidos de que el "Invincible" había resultado seriamente dañado.

La afirmación argentina de que el portaaviones fue dañado se basa enteramente en la identificación del buque por Isaac y Ureta, toda otra evidencia es circunstancial y producto en gran parte de una especulación anhelosa. La "Avenger", con humo y haciendo vio-

(*) Aquí es válido repetir la aclaración de la página 31 de esta obra, en el sentido de que la versión sobre el ataque al "Invincible" que se transcribe, es la británica. Como se sabe, para los argentinos el portaviones británico sí fue alcanzado y averiado en la oportunidad.



MC DONNELL-DOUGLAS A-4C SKYHAWK

El cazabombardero Mc Donnell-Douglas A-4C que ocupa el primer plano en esta lámina, equipó durante la Guerra de las Malvinas al Grupo 4 de Caza, con asiento en El Plumerillo, Mendoza. Se trata de un típico exponente de la nobleza de las máquinas aéreas salidas del tablero del famoso diseñador norteamericano Ed Heinemann, quien a mediados de la década de 1950 redondeó el prototipo cuyas sucesivas versiones tendrían vigencia efectiva por más de treinta años. El Skyhawk ("halcón del cielo") se consagró en los largos años de Vietnam como el más versátil, maniobrable y resistente de los aviones combatientes. Y cuando ya se creía que el A-4 había dado todo de sí, habiendo pasado en la US-Navy a roles secundarios y vendidos algunos excedentes a varias naciones del mundo, sobrevino una de sus pruebas más rigurosas: la batalla aérea en el Atlántico Sur. Los A-4B que ya equipaban desde hacía más tiempo a la Fuerza Aérea Argentina y sus hermanos los A-4C, con algo más de instrumental y una aviónica mejorada, entraron en servicio de guerra bajo las más rigurosas condiciones, impuestas tanto por el escenario como por el enemigo de primera línea. El esquema de pintura de grandes manchas marrones sobre fondo arena y gris que aún conservan los A-4C que quedan en servicio, ahora unificados con los A-4B del G5C (Villa Reynolds) es el mismo con que combatieron sobre las Malvinas en 1982. (Marcel Yves Martin)



lentos cambios de dirección para evadir a los Skyhawks, salió sin daños del ataque. Lo que pasó con el "Exeter" está lejos de ser claro, pero ningún buque británico fue alcanzado el 30 de mayo. El reclamo optimista de la "Avenger" de haber destruido un Exocet con su cañón de 4.5 pulgadas durante el ataque es explicado probablemente por la distancia a la cual el "derribo" fue supuestamente logrado. "Ocho millas afuera" se parece sospechosamente a la distancia a la cual fue alcanzado Vázquez. Tal vez fue su cañón el que lo derribó y no el Sea Dart, pero esto también parece poco probable.

Los Skyhawks sobrevivientes se encontraron con los KC-130H en el punto concertado a una altitud de 16.500 pies. El reabastecimiento resultó dificultoso, con ambos pilotos al principio sin poder ensartar la lanza en las mangueras, consecuencia de que la tensión de la misión había comenzado a tener efectos físicos sobre Ureta e Isaac. Sin embargo, "Zonda 3" y "Zonda 4" llegaron a Río Grande después de 3 horas y 47 minutos en el aire y sus pilotos luego recibieron una bienvenida de héroes en San Julián. Al menos uno de los Skyhawks involucrados, el C-321, fue marcado con una gran silueta en rojo del "Invincible" y la fecha "30/5/82".

Las operaciones de la FAA fueron un tanto inhibidas en la primera semana de junio, como resultado de varios factores. El desgaste y la necesidad de rever las tácticas a la luz de los éxitos británicos fueron obviamente significativos, pero las contínuamente adversas condiciones climáticas y el dominio del cielo de las Malvinas por parte de las PAC de SEA Harrier, también habían tenido una influencia generalmente inhibitoria. Finalmente, el 8 de junio del CdoFAS lanzó una serie de misiones con el objetivo de hundir o dañar a los buques británicos que se sabía estaban desembarcando tropas en la zona de Fitzroy en la isla Soledad. El papel del Grupo 4 fue parte de serie de ataques cuidadosamente orquestados que involucraron a la mayoría de los aviones de combate de la FAA disponibles. Luego de los exitosos ataques iniciales de los Skyhawks del Grupo 5 sobre los buques auxiliares "Sir Galahad" y "Sir Tristram" en Puerto Pleasant y el ataque de los Dagger del Grupo 6 a la "Plymouth" en el Estrecho San Carlos, el CdoFAS ordenó dos ataques en las últimas horas de la tarde sobre los auxiliares todavía ardiendo y sobre la disposición local de tropas. El Grupo 4 fue instruido para golpear cualquier concentración de tropas alrededor de Puerto Pleasant o en las cercanías de la costa. En su determinación de demorar el avance británico, el CdoFAS tomó la desacertada decisión de enviar aviones a una zona que ahora estaba fuertemente defendida y bien alerta de las intenciones de la FAA después de los desastres ocurridos más temprano ese día. La Escuadrilla del Grupo 5 de cuatro A-AB Skyhawks ("Mazo") que debía atacar antes que la Escuadrilla del Grupo 4 tuvo que pagar un alto precio por ese error de apreciación y fue sólo por suerte que los Skyhawks del Grupo 4 sobrevivieron a esa misión de última hora.

Para cuando la orden de lanzar el ataque final fue recibida en San Julián a las 1840Z, la escuadrilla en "alerta" del capitán Mario Caffarati, los tenientes Zattara y Paredi y el alférez Codrington, ya había concluido que no habría más misiones ese día. Obviamente era muy tarde y muy oscuro. El CdoFAS tenía

Una foto reciente de un Skyhawk A-4C tomada en la base de Villa Reynolds (San Luis) asiento de la V Brigada Aérea, a la cual pertenecen hoy todas las máquinas de su tipo. A pesar de haberse fusionado con el Grupo 5 de Caza, todavía conservan el esquema de camuflage marrón y arena con el que combatieron en la Guerra de las Malvinas. (Marcel Yves Martin)



otra idea sin embargo y alrededor de las 1900Z la Escuadrilla "Yunque" (algunas fuentes la identifican como "Tigre") había despegado, armada con bombas "anti-personal" y en camino hacia su encuentro con el KC-130H. El viaje no tuvo inconvenientes aunque ocasionalmente el sol aparecía entre la cubierta de nubes y los deslumbraba. Una vez sobre el Seno Choiseul, el brillo del incendiado "Sir Galahad" hizo fácil la navegación.

El ataque se realizó en línea escalonada con el acompañamiento de un despliegue de "fuegos de artificio" de munición trazadora y escapes de los misiles, y todos los Skyhawks recibieron impactos de esquirlas y armas pequeñas. Cafaratti, creyendo que había recibido serios daños, giró hacia el sur para escapar por sobre el mar, donde sentía que podría eyectarse con seguridad pero una vez que alcanzó los 6.000 pies al ver que su Skyhawk respondía normalmente retornó a su base. Zattara y Paredi también viraron al sur, pasando cerca de los buques incendiados, para escapar del fuego antiaéreo mientras que Codrington rompía hacia el norte para escapar sobre el monte Kent. Ahí se encontró con un nutrido fuego desde tierra y su avión tuvo la gran fortuna de escapar sin serios daños. La escuadrilla estaba totalmente dispersa y Cafaratti estaba seguro de que tanto Paredi como Codrington se habían perdido porque sólo tenía comunicación con Zattara. En tanto se preocupaba por esa situación, Cafaratti se dio cuenta entonces que tenía un problema de falta de oxígeno por lo que se vio obligado a realizar el resto del vuelo por debajo de los 20.000 pies. Los aviones de Paredi y Codrington tenían los tanques de combustible perforados por disparos desde tierra y su nivel de combustible había llegado a un nivel crítico cuando se encontraron con el KC-130H (que antes había pasado unos minutos dramáticos recuperando al único sobreviviente de la Escuadrilla "Mazo" del Grupo 5). Ambos Skyhawks perdían mucho combustible y fueron "llevados" a San Julián por los cisternas. Se desengancharon al acercarse a la pista pero uno de ellos estaba en tan mal estado que su turbina dejó de funcionar con los tanques secos después de haber carreteado hasta la plataforma de estacionamiento del Grupo 4. Así todos los aviones retornaron de una misión que localmente fue definida como "caótica". Resulta tal vez comprensible que muchos soldados británicos estén firmemente convencidos de que esa noche derribaron Skyhawks de la Escuadrilla "Yunque"

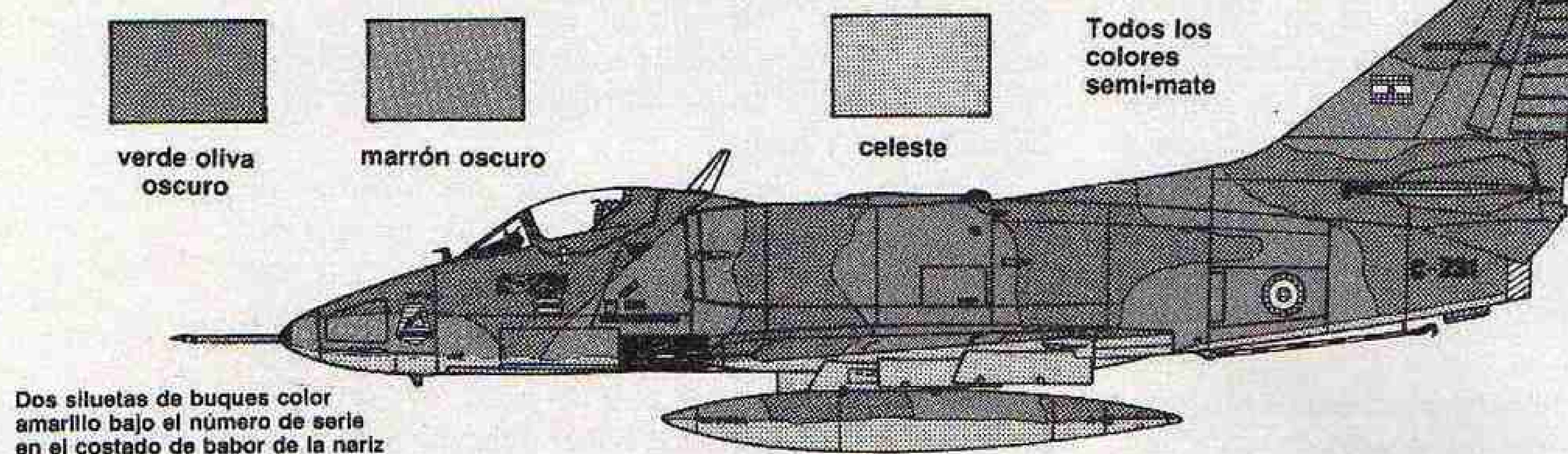
Al parecer el Grupo 4 no recibió más misiones de combate significativas después del 8 de junio y ése podría haber sido su último día en acción. Algunas evidencias circunstanciales sugieren que con al menos tres de los aparatos integrantes de la "Yunque" que necesitaban reparaciones el 9 de junio, el Escuadrón A-4C de San Julián podría haber quedado reducido a menos de cuatro aviones en condiciones de volar. Sus seis semanas de guerra habían involucrado 106 misiones de combate planeadas para los aviones del Grupo 4 pero probablemente menos de 65 hayan realmente alcanzado sus blancos. Nueve aviones se perdieron en combate con ocho de sus pilotos muertos.

Se piensa que la guerra dejó a la FAA con sólo siete A-4C Skyhawks en condiciones de volar y aunque el Grupo 4 hizo que Mendoza se viera muy activa cuando la base era ocasionalmente visitada por extranjeros durante 1982, había claramente pocos aviones para una unidad de combate viable de primera línea. Así que no resultó una sorpresa cuando en diciembre de 1983 se anunció que los A-4C sobrevivientes se unirían a los restantes A-4B en el Grupo 5 en Villa Reynolds. Para 1984 estaba previsto un programa de reequipamiento del Grupo 4 en Mendoza con Mirage IIICJ pero, al momento de escribirse esta obra en 1985 todavía no se había confirmado.

Los pilotos del Grupo 4 de Caza destacados en San Julián y que se sabe volaron en misiones de combate incluyen a los siguientes: Capitán M. J. Cafaratti; capitán J. O. García (caído en acción); primer teniente O. J. Castillo (c.e.a.); primer teniente D. F. Manzotti (c.e.a.); primer teniente E. R. Ureta; primer teniente J. D. Vázquez (c.e.a.); teniente J. A. Bono (c.e.a.); teniente J. E. Casco (c.e.a.); teniente J. R. Farías (c.e.a.); teniente N. E. López (c.e.a.); teniente R. Lucero; teniente Paredi; teniente Zatarra; alférez Codrington; alférez G. G. Isaac y alférez Martínez.



Esta otra fotografía del C-321 fue tomada en Mendoza en noviembre de 1982, cuando los A-4C todavía formaban parte del Grupo 4 de Caza. Atrás se alcanza a distinguir uno de los veteranos Sabre F-86 del otro escuadrón de la misma brigada. (Alfred Price)



GRUPO 5 DE CAZA

Entre 1966 y 1970 Estados Unidos entregó 50 A-4B Skyhawks reacondicionados para ser empleados por el Grupo 5 de Caza, el componente aéreo de la V Brigada Aérea, basada en Villa Reynolds, San Luis. Estos pequeños y venerables aviones, identificados como modelo A-4P para su exportación a la Argentina, constituyeron durante muchos años la espina dorsal de la FAA, pero para marzo de 1982 el desgaste había cobrado su cuota y su número se había reducido considerablemente. Aunque al menos una fuente aseguró que un total de 36 aparatos sobrevivían para 1982, esta cantidad parece alta y en realidad la cifra estuviera probablemente en el orden de los 30 aviones. Otras fuentes sugirieron un total de sólo 26 pero esta suma bien podría no haber tomado en cuenta un puñado de Skyhawks que se cree habían sido retirados del servicio activo. Los esfuerzos para aumentar el número con más aviones de los Estados Unidos a fines de los '70 se vieron frustrados por el embargo sobre nuevas entregas y repuestos, aunque para los últimos meses de 1981 había una gran esperanza de que 29 A-4B sobrantes de la USN (Armada de los Estados Unidos), en depósito en los Estados Unidos y marcados para su envío a la Argentina, serían entregados a la FAA en 1982. Con la misma preocupación se esperaba la provisión de 32 turbinas J65, igualmente retenidas, necesitadas con urgencia para mantener en operaciones a los aviones del Grupo 5 remanentes. Todas las esperanzas de la FAA de recibir estos elementos fueron finalmente borradas en abril de 1982 cuando los Estados Unidos anunciaron su intención de apoyar la causa británica.

El Grupo 5 de Caza (G5C) había sido durante muchos años el elemento más fuerte de las fuerte de combate de la FAA y, hasta el arribo de los Dagger al Grupo 6 de Caza, había sido la principal unidad de primera línea. En marzo de 1982 los "Halcones" todavía eran ténicamente un Grupo de dos escuadrones (con los Escuadrones IV y V de Caza Bombardeo) pero, para propósitos operativos, su organización dependía fundamentalmente del concepto de Escuadrilla. Dentro del Grupo 5 existían muchas Escuadrillas Permanentes, cada una compuesta por cuatro hombres que volaban como una unidad. Cuando el Grupo 5 entró en la guerra este concepto fue utilizado con cierto éxito, aunque las pérdidas y la fatiga inevitablemente cambiaban su composición.

Cuando a principios de abril se hizo evidente que la FAA podría necesitar al Grupo 5 en combate, se planteó que sólo 12 A-4B estaban inmediatamente listos, aunque otros 14 estaban en distintos estados de indisponibilidad y depósito. Unos pocos más A-4B necesitaban una reparación profunda antes de que pudieran ser considerados como preparados para el combate. El que virtualmente todas las máquinas fuera de servicio más tarde fueran puestas en condiciones operativas puede atribuirse al ingenio y determinación de la FAA, pero también sugiere que hubo una ayuda de una "tercera parte" en la provisión de repuestos. Algunos aviones tuvieron que entrar en combate sin elementos de aviónica (incluyendo el IFF, identificación amigo-enemigo) y así estos Skyhawks "austeros" siempre volaban como numerales de los jefes de escuadrilla. En las últimas etapas de la guerra, la creciente incidencia de fallas en los equipos de comunicación se combinaron con las carencias básicas para producir varios incidentes peligrosos.

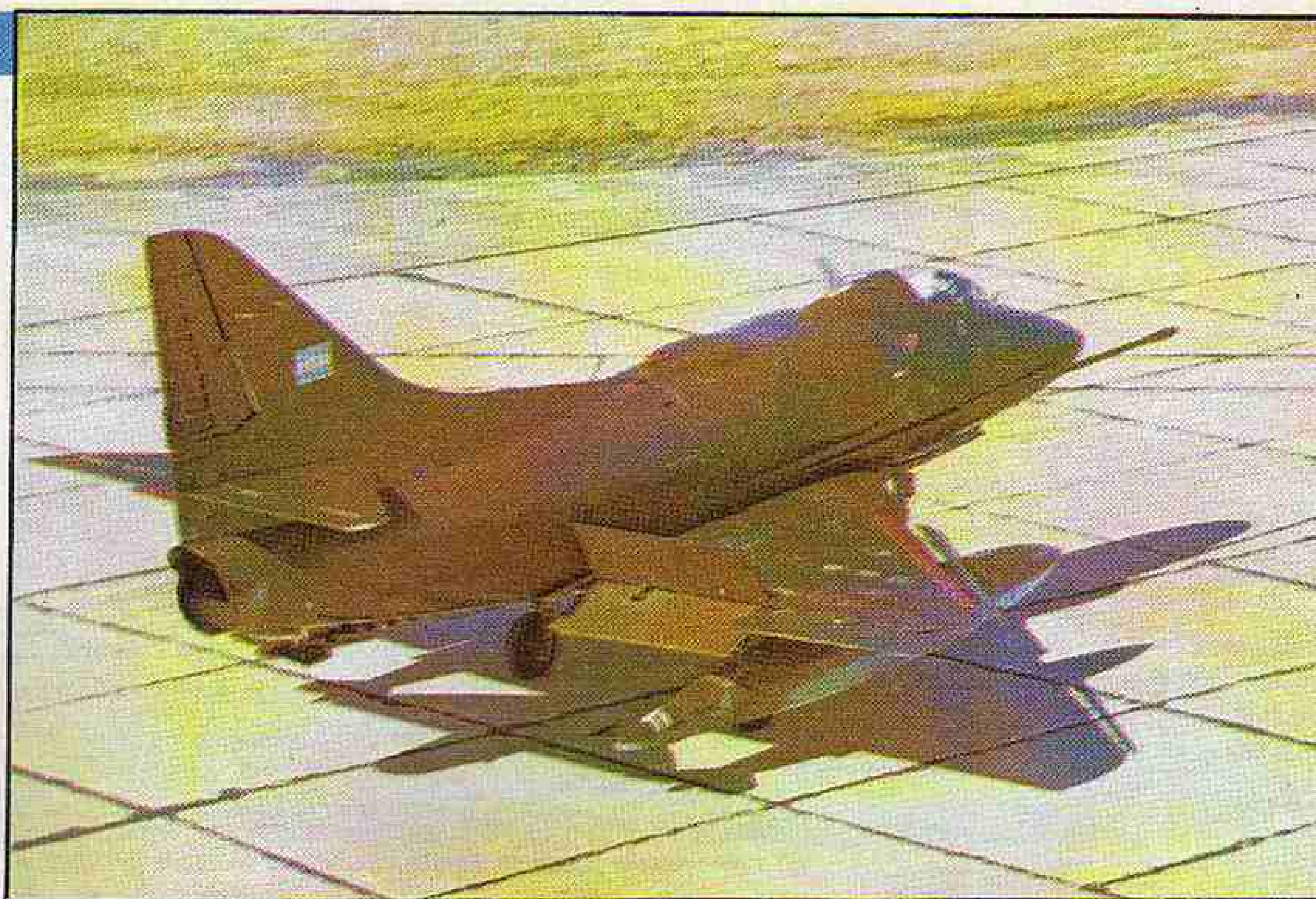
El despliegue inicial del Grupo 5 tuvo lugar el 14 de abril cuando los conocidos como el "Escuadrón A-4B Río Gallegos". Todos los aparatos destacados en ese entonces retuvieron los colores standard de tiempos de paz del Grupo 5, con camuflaje oscuro y la parte inferior en azul claro. Para el 30 de abril la unidad estaba totalmente preparada para la guerra y, con la flota británica ubicada como para poder atacar las Malvinas, se esperaba una acción en muy breve plazo. El plan integral concebido por el Cdo FAS como respuesta al ataque anticipado requería que el Grupo 5 lanzara 12 salidas en tres escuadrillas de cuatro contra blancos que serían identificados por el CIC de Puerto Argentino. Los buques que operaran cerca de la costa serían atacados por los Skyhawks y otros caza bombarderos de la FAA bajo el control de CIC con instrucciones finales comunicadas a los aviones cuando se aproximaban a las Malvinas. Esta serie de ataques podían ser lanzados en cualquier momento bajo luz diurna una vez que comenzaran los desembarcos británicos. Fue el 1° de mayo que los británicos realizaron sus primeros ataques por aire y mar pero, aunque desembarcaron algunos elementos de fuerzas especiales, la Argentina cometió el error de asumir que se habían iniciado desembarcos en gran escala. Ese error influenció directamente las misiones del Grupo 5, así como las de otras unidades en ese día. Porque los Skyhawks fueron enviados para buscar buques que se suponía equivoca-

damente estaban muy cerca de Puerto Argentino. Por supuesto había una o dos naves en el área pero los Skyhawks no pudieron encontrarlas por lo que el día para el Grupo 5 fue de confusión y frustración.

El hecho de que el Cdo FAS no planeara más que doce salidas del Grupo 5 para el 1° e mayo es quizás una indicación de su imposibilidad de contar con mucho más de una docena de A-4B en servicio (no había escasez de pilotos), mientras utilizaba la formación de batalla habitual de escuadrillas de cuatro aviones. Cada escuadrilla debía ser encabezada por un jefe experimentado y, para las misiones antibuque, cada Skyhawk estaba limitado a dos bombas de 500 libras. Las escuadrillas debían recibir escolta de cobertura superior de los Mirages del Grupo 8 o los Daggers del Grupo 6. Los Skyhawks se basarían en su propio combustible, ya que el reabastecimiento en vuelo se considera innecesario (quizás de todas maneras no estaría disponible) dado que el radio de las misiones no era considerado crítico.

La primera misión de la mañana fue encargada al muy experimentado capitán Hugo del Valle Palaver y su Escuadrilla "Topo" comprendí al teniente Gálvez, el primer teniente Luciano Guadagnini y el alférez Hugo Gómez, sus habituales números dos, tres y cuatro. La Escuadrilla "Topo" despegó después de los primeros ataques de Sea Harrier sobre Puerto Argentino y Prado del Ganso, en una misión con la cobertura de la sección de Mirage del capitán Gustavo García Cuerva y el primer teniente Carlos Perona (Escuadrilla "Dardo").

Palaver llevó a su escuadrilla hacia las islas y posteriormente recibió información del controlador del CIC de Puerto Argentino de que se había identificado un blanco ubicado al noreste de la capital isleña. La Escuadrilla "Topo" fue dirigida con exactitud hacia un punto distante unas 30 millas pero entonces el controlador sorprendió a Palaver al decirle que el blanco estaba a 20.000 pies. En la confusión del momento el controlador había vectoreado a los Skyhawks para interceptar un par de Sea Harriers (casi con seguridad los aviones del 801 Sqdn del Lt Cdr Eyton-Jones y del Flt Lt Barton) que se dirigían hacia la isla Soledad desde el grupo del portaaviones. La Escuadrilla "Dardo" estaba a la escucha y a pesar de estar con escaso nivel de combustible, al advertir que los aviones del Grupo 5 estaban en grave peligro aún si giraban inmediatamente, aceleraron para interponerse entre los Skyhawks y la PAC de Sea Harriers. Palaver ya había ordenado a su escuadrilla picar rápidamente para ponerse por debajo de la altura de operación de los radares de los buques británicos pero no indicó que se desprendieran de los tanques suplementarios bajo las alas ni tampoco de las bombas, con el razonamiento de que serían necesarios más adelante. Sin embargo, los Sea Harriers no se enfrentaron a los seis aviones de la FAA (aparentemente Pensaron que todos eran Mirages) y todos los Skyhawks y Mirages pudieron llegar a Río Gallegos con sus tanques virtualmente secos. Los pilotos y los comandantes locales de la FAA se abocaron inmediatamente a una investigación para dilucidar cómo una misión había sido tan mal ejecutada y cómo este casi desastre podía ser evitado en el futuro. Sin embargo, antes de que se llegara a una conclusión, una segunda y finalmente poco gloriosa misión estaba en camino.



Un A-4B del Grupo 5 de Caza fotografiado sobre la plataforma en Villa Reynolds. Bajo sus alas, sobresalen los tanques suplementarios de combustible que aumentan la autonomía del avión. (Marcel Yves Martin)

La Escuadrilla "Trueno" estaba liderada por el capitán Pablo Carballo y él, también, pudo llevar a sus numerales habituales, el teniente Carlos Rinke, el primer teniente Cachón y el alférez Leonardo Carmona, a su primera misión de combate. La salida de Carmona fue breve, ya que se vio forzado a retornar a Río Gallegos con problemas técnicos, dejando a los otros proseguir en busca de los buques británicos al noreste de las Malvinas. Mientras estaban en camino, Carballo escuchó (y luego intervino) un intercambio entre el controlador de Puerto Argentino y la Escuadrilla "Lana" del Grupo 4 que volaba desde San Julián. Como resultado de la intervención de Carballo, los cuatro Skyhawks de San Julián pudieron evitar otra PAC de Sea Harriers que se aproximaba. Carballo encontró luego su blanco, un barco al norte de Puerto Argentino y pudo efectuar un ataque con cañones antes de lanzar sus dos bombas sobre el buque. Tanto Rinke como Cachón lo siguieron pero luego advirtieron que los tres Skyhawks habían fallado con sus bombas y, tras un segundo ataque con cañones, Carballo condujo a los "Trueno" de regreso. A la mañana siguiente un grupo de altos oficiales de la FAA arribó a Río Gallegos e informó a Carballo que su blanco, al que afortunadamente no había alcanzado, había sido un buque argentino.

El 1° de mayo resultó un día poco afortunado para la FAA virtualmente en todos los aspectos, sin que unidad de combate alguna lograra un éxito significativo y al mismo tiempo sufriendo bajas, a lo que se sumó un cierto grado de desconcierto. El Grupo 5 (cuya tercera misión había logrado tan poco como las otras) sobrevivió sin daños pero con mucho orgullo herido y la resolución de hacerlo mejor la próxima vez. Desafortunadamente, los días siguientes resultaron frustrantes, ya que las malas condiciones meteorológicas impidieron que el Grupo 5 dispusiera más salidas contra los buques británicos que enseguida empezaron a bombardear Puerto Argentino regularmente. Sin embargo, los peligros de un sobreentusiasmo se hicieron realidad súbitamente el 9 de mayo cuando dos Skyhawks del Grupo 5 se perdieron sobre las Malvinas debido al mal tiempo.

El 12 de mayo el Grupo 5 recibió órdenes de enviar rápidamente aviones contra dos buques que estaban bombardeando Puerto Argentino a plena luz del día. Las tripulaciones del Grupo 5 estaban en alerta permanente como escuadrillas y así las dos disponibles fueron las enviadas a la acción. La escuadrilla "Cuña" fue la primera en partir, liderada por el primer teniente Oscar Bustos con los tenientes Jorge Ibarlucea y Mario Nívoli y el alférez Jorge Vázquez como numerales. Despegaron poco antes de las 1600Z y 30 minutos después fueron seguidos en su salida de Río Gallegos por la escuadrilla "Oro", integrada por la capitán Zelaya, el teniente Juan Arrarás, el primer teniente Fausto Gavazzi y el alférez Dellepiane. Las salidas de Skyhawks hacia la isla Soledad todavía se cumplían sin el beneficio del reabastecimiento en vuelo, por lo que una misión al área de Puerto Argentino dejaba poco margen de error en el cálculo de combustible. Esto, a su vez, ponía presión sobre el ataque mismo porque se disponía de muy poco tiempo para realizar una segunda pasada en caso de que fallara el primer intento. La Escuadrilla "Cuña", sin embargo, no tuvo dificultad en encontrar a los dos buques y Bustos decidió atacar en dos parejas, cada uno sobre un barco.

Su aproximación había sido detectada con anticipación por los británicos y la "Brilliant", armada con misiles Seawolf, se había preparado para enfrentar a los cazas mientras que la "Glasgow" interrumpía su bombardeo. A las 1644Z los Skyhawks atacaron a alta velocidad y baja altura pero, sobre aguas abiertas, el Seawolf operó perfectamente y tanto Bustos como Ibarlucea murieron cuando sus aviones, C-246 y C-208 respectivamente, fueron destruidos por los misiles. Nívoli, con el C-206, también perdió la vida cuando su avión se estrelló en el mar mientras intentaba desesperadamente esquivar otro misil. Sólo el consternado Vázquez sobrevivió al ataque y, aunque logró lanzar sus dos bombas de 500 libras, no causó daños a los buques.

Mientras Vázquez retornaba, Zelaya se preparó para el segundo ataque a las 1715Z. La escuadrilla "Oro" se había aproximado a Puerto Argentino siguiendo la línea de Prado del Ganso y Fitzroy y, al igual que los "Cuña", no tuvo dificultad en ubicar los blancos. Así, a media tarde, los cuatro Skyhawks se lanzaron contra los dos buques. A raíz de un malentendido, Zelaya, Gavazzi y Dellepiane se dirigieron contra la "Glasgow", dejando a Arrarás que atacara solo a la "Brilliant". Afortundamente, la suerte estuvo de su lado esa tarde, porque el sistema Seawolf de la "Brilliant" tuvo una falla en el peor momento posible para los buques británicos, dejándolos sin la cobertura de defensa aérea con misiles. Aunque las dos naves abrieron un nutrido fuego de cañones y ametralladoras no causaron daño alguno a los Skyhawks, que así pudieron bombardear a ambas con relativa facilidad. La "Brilliant" estuvo a punto de ser alcanzada cuando Arrarás soltó sus dos bombas de 500 litras sólo para verlas rebotar en la superficie del agua, alejarse del buque y caer en el mar sin provocar daños. La "Glasgow" resultó menos afortunada. Gavazzi vio una de las bombas impactar en el medio del buque cerca de la línea de flotación y cuando lo sobrevoló sintió la explosión. En realidad su bomba había atravesado al buque y salido por la otra banda antes de detonar. Aunque el pasaje de la bomba a través de un cuarto de máquina no había afectado estructuras críticas, los agujeros hechos fueron grandes y cerca de la línea de flotación. A pesar de rápidas e ingeniosas reparaciones, la "Glosgow" efectivamente había sido dñada en un grado inaceptable y, aunque todavía pasó varios días ostensiblemente operativa en la Task Force, fue enviada de regreso a Gran Bretaña en la primera oportunidad. Jubilosos por el éxito, los "Oro" emprendieron el regreso a Río Gallegos pero, en su momento de triunfo, Fausto Gavazzi perdió la vida en las circunstancias más desafortunadas. Por razones poco claras –ya que se piensa que su avión no había resultado con averías– Gavazzi pasó peligrosamnte bajo sobre la zona de Darwin y ahí fue derribado por los cañones antiaéreos argentinos controlados por radar que rodeaban el aeropuerto. El avión impactó contra un promontorio situado a una milla y media del establecimiento de Prado del Ganso y estalló inmediatamente. Sus restos se esparcieron cientos de metros. Se piensa que Gavazzi se eyectó de su Skyhawk antes del impacto pero no sobrevivió. La parte más grande del C-248 todavía estaba en 1984 en el lugar donde había caído, un campo denominado "Rincón de las Cabras".

Arrarás y Dellepiane buscaron brevemente a su colega pero, todavía ignorantes de lo que había sucedido, retornaron a su base. Las etapas finales de su vuelo resultaron particularmente dificultosas a causa de las incrustaciones de sal en sus parabrisas que se habían acumulado durante el vuelo a baja altura sobre el mar, las que se habían secado y entorpecían considerablemente al visión. El aterrizaje en Río Gallegos fue extremadamente arriesgado, en realidad Vázquez ya había experimentado el mismo problema (afortunadamente sin consecuencias personales) pero la escuadrilla "Oro" aterrizó sin problemas.

El 12 de mayo resultó un día de gran significación para los Skyhawks de Río Gallegos, con el Grupo como la primera unidad de la FAA que efectivamente había puesto "fuera de combate" a un buque de guerra británico. Debe señalarse no obstante que el Cdo FAS estaba confundido precisamente acerca de lo que se había logrado. El Grupo 5 pensaba que la "Brilliant" había sido hundida en el ataque y, consecuentemente, al menos un avión, el C-239, fue pintado con la silueta y fecha correspondiente. La pérdida de cuatro aviones con sus pilotos fue seria y triste, pero el Cdo FAS había aprendido algunas importantes lecciones tácticas y, quizás, algunos de los éxitos posteriores del Grupo 5 surgieron de la experiencia del 12 de mayo.

La siguiente semana la unidad siguió en alerta en Río Gallegos pero, aunque existía la perspectiva de ataques con poco tiempo de aviso previo sobre la flota británica, la mayor parte de las mentes estaban concentradas en los largamente anticipados desembarcos, que habrían de concretarse pocos días después. Cuando éso ocurrió, el Grupo 5 volaría misiones anti-buque, pero serían planeadas con mucha mayor sofisticación que las del 1° de mayo. Entre otros cambios significativos, se decidió el uso de los cisternas KC-130H para quellas misiones al este del Estrecho San Carlos (aunque ésto fue luego modificado para incluir las misiones sobre el mismo estrecho). Para evitar los peligros de impactos de aves, la acumulación de sal en los parabrisas y golpear el mar por errores de pilotaje, se resolvió volar

a nivel extremadamente bajo solamente la corrida final contra los blancos navales. Los escuadrones de la FAA parece que decidieron, antes del 21 mayo, que estos ataques deberían realizarse en ángulo recto con respecto a los buques antes que en ángulos oblicuos por la popa "de manual", preferidos y bien utilizados por las unidades de caza bombarderos del CANA.

La mañana del 21 de mayo se inició oscura y fría en Río Gallegos y, aunque a nivel de comandos habían circulado rumores de operaciones navales británicas cerca de las islas durante la noche, el Grupo 5 comenzó el día con una situación de rutina. Esto rápidamente cambió cuando se confirmó desde Puerto Argentino que había buques en el Estrecho San Carlos y que aparentemente se estaban realizando desembarcos. En un aspecto esta fue una noticia bienvenida en el Cdo-FAS porque una misión a la costa oeste de la isla Soledad era un emprendimiento más fácil que en el caso de que los desembarcos hubieran tenido lugar en las cercanías de Puerto Argentino. Para cuando el Grupo 5 estaba listo para enviar sus primeras misiones ese día, los datos de inteligencia disponibles todavía eran incompletos, pero ya era claro que los británicos estaban en el área de San Carlos con fuerzas considerables.

Como parte de una incursión cuidadosamente considerada y coordinada, el Grupo 5 recibió la misión de enviar seis aviones que debían atacar un objetivo pocos minutos después que ocho Daggers del Grupo 5 desde San Julián y Río Grande. De esta manera, se razonó, correctamente según lo probaron los hechos, que las defensas británicas estarían confundidas y aún quizás sobrepasadas por las olas de aviones atacantes que entraban desde diferentes direcciones prácticamente una tras otra. Así, las escuadrillas "Leo" y "Orión" despegaron de Río Gallegos poco después de las 1200Z para seguir a las escuadrillas "Cuña", "Ñandú" y "Perro" de los Dagger del Grupo 6, que lo habían hecho poco antes desde sus bases. Los "Leo" estaban al mando del primer teniente Filippini, con el teniente Vicente Autiero y el alférez Vottero como numerales, en tanto que los "Orión" iban con el primer teniente Mariano Velasco como número uno y con los tenientes Fernando Robledo y Mariano Ossés. Cada Skyhawk estaba armado con sus cañones y una única bomba de 1000 libras (500 kg), tras un cierto cambio, después del 12 de mayo, en lo que se refiere al armamento óptimo para las misiones anti-buque de los A-4B del Grupo 5. No se registraron inconvenientes técnicos o de navegación durante el vuelo de aproximación. Los Daggers atacaron según lo planeado a eso



Arriba: Forma en que se colocan las bombas en el soporte ventral bajo el fuselaje. En este caso, cuatro del tipo GP de 250 libras cada una.

Abajo: Frente a un A-4B se hallan desplegadas sus armas, que además de bombas incluyen cañones (dos de 20 mm) y cohetes. La escena, en uno de los hangares de la Base de Villa Reynolds.



Las dos siluetas amarillas que se observan bajo el número de matrícula del C-231, uno de los Skyhawk A-4B del Grupo 5 de Caza no llevan fecha alguna. Esto es algo común a la mayoría de los aviones de la unidad, entendiéndose que aluden tanto a buques hundidos como averiados por ellos durante la guerra

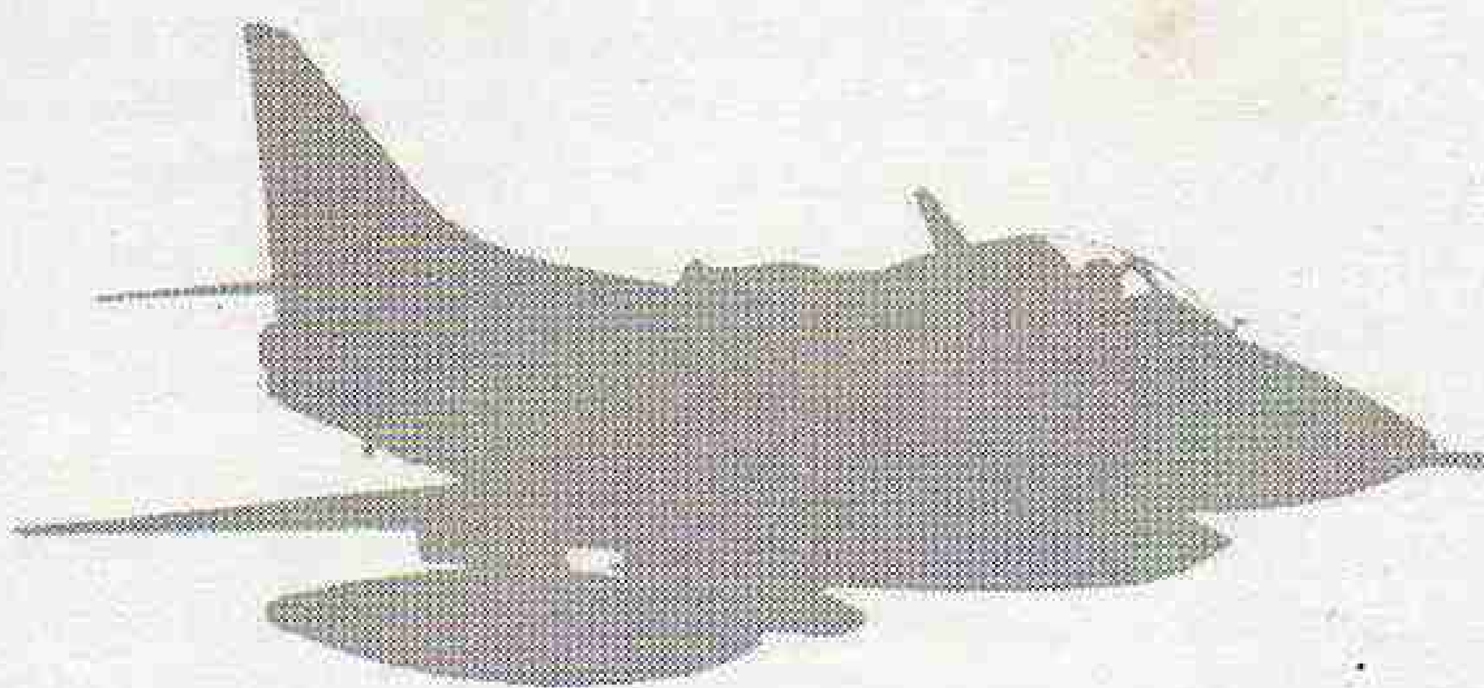
de las 1325Z y tanto la "Antrim" como la "Broadsword" resultaron averiadas.

A las 1330Z los "Leo" y Orión" entraron desde el norte a una fragata inidentificada cerca de Fanning Head que, en los pocos segundos disponibles, los pilotos del Grupo 5 consideraron un blanco apropiado. Se trataba de la "Argonaut", que ya había sufrido daños leves por un anterior ataque con cohetes de un MB-339A del CANA que había salido de Puerto Argentino, y el eficientemente ejecutado ataque del Grupo 5 la dejaría fuera de acción para el resto de la guerra salvo para propósitos de defensa aérea estática. Los Skyhaws volaron bajo y utilizaron las colinas como cubierta para derrotar a los misiles británicos guiados por radar. A pesar del fuego de 40 mm y del lanzamiento de al menos un misil Seacat, los aviones del Grupo 5 pusieron dos bombas en la "Argonaut" y otras fallaron su objetivo por muy poco. Una bomba entró en el cuarto de máquinas y la otra lo hizo en el pañol delantero, donde explotaron parcialmente las cabezas de dos Seacat. Los daños fueron serios y, después del anochecer, la incapacitada "Argonaut" fue remolcada a las aguas de San Carlos donde permanecería unos días, sólo efectiva como plataforma de armas, hasta que se dirigió a la zona denominada TRALA (Area de Remolque, Reparación y Logística, según sus siglas en inglés) y más tarde al Reino Unido. Las escuadrillas "Leo" y "Orión" habían logrado un éxito significativo y lo habían hecho sin sufrir pérdidas.

Mientras las "Argonaut" estaba bajo el ataque de los "Leo" y "Orión", el capitán Carballo se etaba preparando para llevar a su escuadrilla desde Río Gallegos como parte de una nueva ola de salidas. Se había planeado que atacaran alrededor de las 1600Z junto con una escuadrilla del Grupo 4, la que habría de tener un destino adverso, con cada unidad aportando cuatro aviones. La escuadrilla de Carballo recibió el código "Mula" para esta misión y sus numerales fueron, como en ocasiones previas, el teniente Rinke, el primer teniente Cachón y el alférez Carmona. Se trataba de una operación con reabastecimiento en vuelo, el que debía realizarse antes de ingresar al sector de combate. La escuadrilla quedó reducida a tres aviones, cuando la máquina de Cachón experimentó problemas de transferencia de combustible y se vio obligada a volver a su base.

Los "Mula" seguirían un rumbo por el norte y debían cruzar la Gran Malvina pasando entre los montes Adam y María, antes de dirigirse hacia los buques británicos desde el norte. Sin embargo, cuando la escuadrilla, que en ese momento volaba a bajo nivel, se acercaba a la Gran Malvinas, Rinke comenzó a tener problemas de transferencia de combustible porque sus tanques auxiliares no alimentaban al depósito principal correctamente. Después de una breve y de alguna manera recortada conversación con Carballo (la misión debía realizarse en silencio radial) Rinke recibió la orden de volverse. Carballo y Carmona siguieron adelante pero se encontraron con que la capa de nubes llegaba hasta nivel del terreno en el área de Monte María y no podían seguir con el rumbo original. Se dirigieron al sur hacia una zona de nubes más abiertas y cruzaron la costa en las cercanías de la isla Swan donde inmediatamente se encontraron con la inesperada vista de un buque de carga en el estrecho, cerca de la costa de la Gran Malvina. Los dos Skyhawks realizaron una cuidados corrida de entrada sobre el barco y ambos abrieron fuego con sus cañones y, a alta velocidad y baja altura, se prepararon para lanzar sus bombas. A último momento Carballo se dio cuenta de que algo no estaba bien, ya que no había fuego defensivo y ordenó a Carmona que no bombardeara. El aviso llegó tarde y la bomba de Carmona se dirigió hacia el "Río Carcarañá". Si hizo impacto o falló, no se sabe, pero de todas maneras no hubiera tenido importancia porque el carguero argentino había sido abandonado en Puerto King varios días antes tras ser alcanzado por un ataque de Sea Harriers. Naturalmente, eso no lo supieron en ese momento y Carballo quedó solo sobre el Estrecho San Carlos con una sola bomba disponible para la flota británica.

Continuó hacia el noreste y enseguida se encontró con la aislada silueta de la "Ardent" en el Seno Grantham, donde todavía cumplía con el bombardeo periódico de la zona del aeródromo de Prado del Ganso. El ataque de Carballo fue rápido y directo y la "Ardent" sólo pudo disparar con cañones de 20mm y ametralladores mientras comenzaba a virar. Su bomba falló por muy poco. Pasó por sobre la fragata y, sin saber que una PAC de Sea Harrier se dirigía hacia él. Carballo giró para volver al continente. Su ataque solitario contra la "Ardent" había tenido lugar a las 1555z. Los Sea Harriers del 800 Sqdn que lo perseguían no lo alcanzaron y en su lugar encotraron a la escuadrilla del Grupo 4 (con resultados devastadores), de manera que Carballo llegó sin más incidentes a Río Gallegos, donde recibió la bienvenida de sus tres numerales. Debe señalarse no obstante, que el Grupo 5 estaba confundido acerca de lo logrado por la escuadrilla "Mula". La pérdida de la "Ardent", más tarde ese mismo día, fue claramente un logro de los Skyhawks del CANA en su ataque de las 1815Z pero ésto el grupo 5 no lo supo hasta después del hecho y la unidad creía que la nave había sido hundida por Carballo. En forma similar, sobre el carguero inidentificado circularon rumores optimistas de que era un buque de apoyo británico. No obstante, el día fue claramente exitoso, con la "Argonaut" fuera de combate y todos los aviones de vuelta en Río Gallegos sin más daño que el impacto de un ave en el Skyhawk de Vottero. *(Continúa en la Página 177)*



SKYHAWK

GRUPO 5 DE CAZA (Continuación)

(Viene de la Página 176)

El mal tiempo que reinaba el 22 de mayo impidió realizar nuevas operaciones pero para el día siguiente había mejorado aunque, para entonces, las defensas británicas habían sido ampliamente reforzadas y la posibilidad de detener el desembargo por ataque aéreo realmente había desaparecido. El CdoFAS planeó 46 misiones para esa jornada, menos que para el 21 de mayo, pero finalmente el tiempo no mejoró totalmente hasta media tarde y no fue hasta las 1650Z que los primeros aviones de la FAA aparecieron sobre San Carlos. Eran Skyhawks del Grupo 5 y obtuvieron el triunfo final, un buque de guerra hundido.

Una misión de dos escuadrillas con seis aviones había sido planeada con el capitán Carballo, el teniente Rinke y el primer teniente Cachón, combinados con el capitán Palaver, el primer teniente Guadagnini y el alférez Gómez, pero finalmente sólo cuatro aviones salieron con el indicativo "Nene". Cachón resultó lesionado en un accidente absurdo cuando se resbaló y cayó del ala de su Skyhawk y, aunque la tripulación de tierra impidió que sufriera daños serios, se lastimó un brazo en el cañón lo que le impidió volar en esa misión. El avión de Palaver experimentó problemas antes del despegue y tuvo que regresar a la plataforma, dejando a Carballo a cargo de los dos grupos como una escuadrilla consolidada. El tiempo estaba "triste y gris" (para citar al jefe de la escuadrilla) y, a causa de un error en la Planificación del vuelo, el reabastecimiento se realizó entre las nubes bastante al este de la posición original y muy cerca de la costa occidental de la Gran Malvina. La escuadrilla "Nene" se aproximó a San Carlos desde el sudoeste y cuando los Skyhawks pasaron sobre el Seno Grantham, sobrevolaron el Lynx (XZ723) de la "Antelope" que se dirigía hacia el noroeste de regreso al buque. Los Skyhawks ignoraron al helicóptero y siguieron hacia San Carlos, pasando al norte y a través de la boca del fondeadero. Utilizando todo el conocimiento de la zona recientemente adquirido, los hombres del Grupo 5 se dirigieron al norte antes de girar para entrar a las aguas de San Carlos desde atrás de las montañas Verde y, tras un breve reconocimiento de la bahía, Carballo y Gómez entraron rápido y rasante a la "Antelope".

Los informes argentinos y británicos sobre lo acontecido son inconsistentes y ambos se prestan a confusión, pero parece claro que tanto Carballo como Gómez sobrevivieron a la primer pasada y que su ataque puso la primera de las bombas de 1000 libras sin explotar en el sector de popa del buque y sobre el lado de estribor. No obstante, el Skyhawk de Carballo resultó seriamente dañado por el fuego de armas pequeñas y cañones, así como por la cercana explosión de un SAM que él pensó había sido disparado de otro buque en el lugar. El misil detonó debajo del ala izquierda del avión después de que pasara sobre la "Antelope" y, por algunos momentos, se preparó para eyectarse ante la perspectiva de estrellarse en el mar. De alguna manera el Skyhawk siguió volando y mientras Carballo evaluaba la situación, en ese momento un segundo misil le erró por muy poco, escuchó a Guadagnini y Rinke anunciar su intención de atacar al que ellos (erróneamente) habían tomado por el "Canberra". El Cdr (N. de la T. commodore, grado de la Royal Navy sin equivalente en la Armada Argentina y situado entre capitán de navío y contraalmirante) Tobin, comandante de la "Antelope", describió como un segundo par de Skyhawks, presumiblemente los de Carballo y Gómez que todavía estaban en el área, hicieron una distante segunda pasada pero fueron alejados por el fuego de cañones de 4.5 pulgadas y por un Seacat. Este informe parece coincidir con la descripción de Carballo de su segundo y ajustado escape después del cual puso rumbo al norte y luego al oeste a alta velocidad y baja altura.

El siguiente ataque sobre la "Antelope", que colocó otra bomba sin explotar en la parte delantera del buque, sucedió momentos después y parece seguro que fue realizado por Guadagnini y Rinke. Guadagnini, en el C-242, no sobrevivió a la misión y aunque los informes de su muerte resultan confusos, parece que cayó por un SAM durante el curso, o inmediatamente después, del ataque sobre la "Antelope". Tanto a los misiles Rapier como a los Seawolf de la "Broadsword" se le atribuyó el crédito de la destrucción de un Skyhawk en ese ataque, pero no debe dejarse de lado que la mayoría de los informes británicos del incidente sostuvieron con firmeza que el avión de Carballo cayó en la primera pasada y que algunos vívidos relatos de impactos de SAM aparecen enmarañados con el mito de ese reclamo particular. Carballo logró conducir al dañado Skyhawk hasta su base y, después de un aterrizaje sin incidentes, la inspección de pos-vuelo mostró una aleta doblada en uno de los tanques subalares, a causa de las esquirlas o, consistentemente con informes británicos, quizas por el impacto con el mástil de la fragata. Rinke y Gómez también volvieron a salvo a

Río Gallegos y el día concluyó con el Grupo 5 lamentando la pérdida de otro piloto superior, el primero sobre San Carlos. Guadagnini fue vengado, por decirlo de alguna manera, cuando esa noche la "Antelope" explotó y, temprano en la mañana del 24 de mayo, se hundió cerca del punto donde el Grupo 5 la había atacado.

El 23 de mayo solamente unos 20 aviones de la FAA alcanzaron el área de San Carlos y al día siguiente todavía menos, apenas 12, lograron superar a las PAC de Sea Harriers para llegar a la cabeza de puente. La contribución del Grupo 5 al esfuerzo del 24 de mayo consistió en dos escuadrillas de tres aviones, de los cuales cinco alcanzaron sus objetivos. Las escuadrillas "Chispa" y "Nene" salieron de Río Gallegos a las 1400Z y 1402Z pero inesperadamente quedaron reducidas a cinco aparatos cuando el jefe de los "Chispa", que se piensa era el primer teniente Danilo Bolzán, accidentalmente armó y lanzó sus bombas poco después del reabastecimiento en vuelo. Sus numerales, teniente Luis Cervera y alférez Marcelo Moroni, se unieron a los "Nene" para formar una escuadrilla de cinco aviones. La situación debe haber sido muy embarazosa para Bolzán, ya que la escuadrilla "Nene" estaba liderada por el veterano y hasta hacía muy poco tiempo comandante del Grupo 5, vicecomodoro Mariel, quien cumplía su primera misión de combate de la guerra. Sus numerales eran el primer teniente Héctor Sánchez y el teniente Roca.

La escuadrilla tomó un rumbo hacia el sur de la Gran Malvina y luego giró al noreste perpendicular a Darwin desde el Estrecho San Carlos. Con un tiempo bastante bueno, la escuadrilla pudo ver a Puerto Argentino lejos al este. Esta visión fue breve, sin embargo, porque la escuadrilla rápidamente descendió a vuelo rasante para su corrida desde el sur y, alrededor de las 1500Z, realizaron el que parece haber sido el primer ataque del día sobre los buques de guerra y auxiliares británicos en San Carlos. Tomó a muchos con la guardia baja y en los mementos de pandemónium que siguieron a bordo de los barcos, el "Fort Austin" y otros experimentaron fallas por escaso margen de las bombas de los Skyhawks. Sin embargo, para el 24 de mayo las baterías británicas de Rapier ya estaban bien instaladas y preparadas, y cuatro misiles (posiblemente incluyendo Blowpipes lanzados desde los buques) pasaron muy cerca de los aviones de Mariel y Roca. El Skyhawk de Moroni fue alcanzado por fuego de artillería pero siguió en el aire, al igual que los de Sánchez y Cervera. A pesar del nutrido fuego antiaéreo, los cinco Skyhawks sobrevivieron al ataque (al contrario de la muy difundida creencia británica) y finalmente todos se unieron para un seguro vuelo de regreso a 40.000 pies. La reunión de pos-vuelo sugiere que Mariel, Sánchez y Roca atacaron a una fragata no identificada, sin causar graves daños, mientras que Cervera y Moroni habían atacado a un auxiliar (probablemente el "Fort Austin").

El 25 de mayo, el Día Nacional de la Argentina, sería uno de intenso drama, marcado para los británicos con la pérdida de dos importantes buques, cada uno en circunstancias controvertidas. El involucramiento del Grupo 5 en uno de los incidentes fue considerable y comenzó, en forma poco usual, con una misión antes del amanecer desde Río Gallegos. El CdoFAS sabía que dos buques, "Coventry" y "Broadsword", proveían a las fuerzas británicas con excelente inteligencia de radar desde una posición de piquete al norte de la isla Pebble (Borbón). Así que la escuadrilla del capitán Palaver recibió la tarea de buscar y atacar a esas naves, sobre la base de que la partida a hora temprana las sorprendería descuidadas. Se piensa que los Skyhawks fueron ayudados por C-130 de reconocimiento (descripto en detalle en la sección dedicada al Grupo 1 de Transporte Aéreo/Escuadrón 1) cuyo propósito era trasmitir a Palaver una posición más precisa de los buques cuando se acercara a la isla Borbón. La misión, que también comprendía un poco usual reabastecimiento nocturno de un KC-130H, se vio cortada alrededor de las 1230Z cuando el Skyhawk de Palaver el C-244, fue destruído por un Sea Dart lanzado desde gran distancia por la "Coventry". Palaver resultó muerto y el ataque fue abandonado, dejando a la "Coventry" que continuara como piquete radar y plataforma de misiles. Más tarde ese día el Grupo 5 volvió a probar alcanzarlos.

La intención del CdoFAS era enviar dos escuadrillas de tres Skyhawks del Grupo 5 para atacar a la "Coventry" y a su "arquero", la "Broadsword", alrededor de las 1800Z, de manera que se iniciaron los preparativos para la misión esa mañana en Río Gallegos. Los dos buques (unas 15 millas al norte de la isla Pebble) estaban bajo constante observación de los argentinos y su relativa proximidad significaba que no se requeriría de reabastecimiento aéreo. Más aún, cada Skyhawk llevaría tres bombas de 1000 libras, una carga que normalmente no era posible. La escuadrilla "Vulcano" partió primero liderada por el valeroso capitán Carballo, pero sólo el teniente Rinke despegó con él porque el avión del alférez Carmona fue declarado fuera de servicio en el último minuto. La escuadrilla "Zeus" también resultó afectada de manera similar y el Primer teniente Velasco y el alférez Jorge Barrionuevo se vieron obligados a continuar sin el teniente Ossés, quien tuvo que volver a Río Gallegos poco después de su partida. La misión recibió la ayuda de un avión de apoyo, que se cree era un C-130, para proveer información de la posición de los dos buques, mientras que el CIC de Puerto Argentino continuaba brindando detalles de cualquier actividad de Sea Harriers en la zona.

El plan de vuelo de Carballo indicaba una ruta central para aproximarse a Borbón desde el oeste pero, para cuando alcanzó la bahía del Rey Jorge, la sal acumulada en su parabrisas le causaba cierta dificultad. La escuadrilla "Zeus" tomó un rumbo más por el norte, pasando por sobre las islas Passage en su camino hacia Borbón. Cuando ambas escuadrillas descendían, el CIC les advirtió la actividad local de Sea Harriers pero la PAC del 800 Sqdn nunca los molestaría. Sin que los pilotos del Grupo 5 lo supieran, cuando tuvieron la primera vista lejana de sus blancos, el sistema Seawolf de la "Broadsword" ya había "atrapado" en su radar a la escuadrilla "Vulcano" y los Sea Harriers, considerados entonces superfluos y en peligro de arriesgarse ellos mismos, fueron alejados del área. La suerte de Carballo (y fue realmente suerte) permaneció con él,

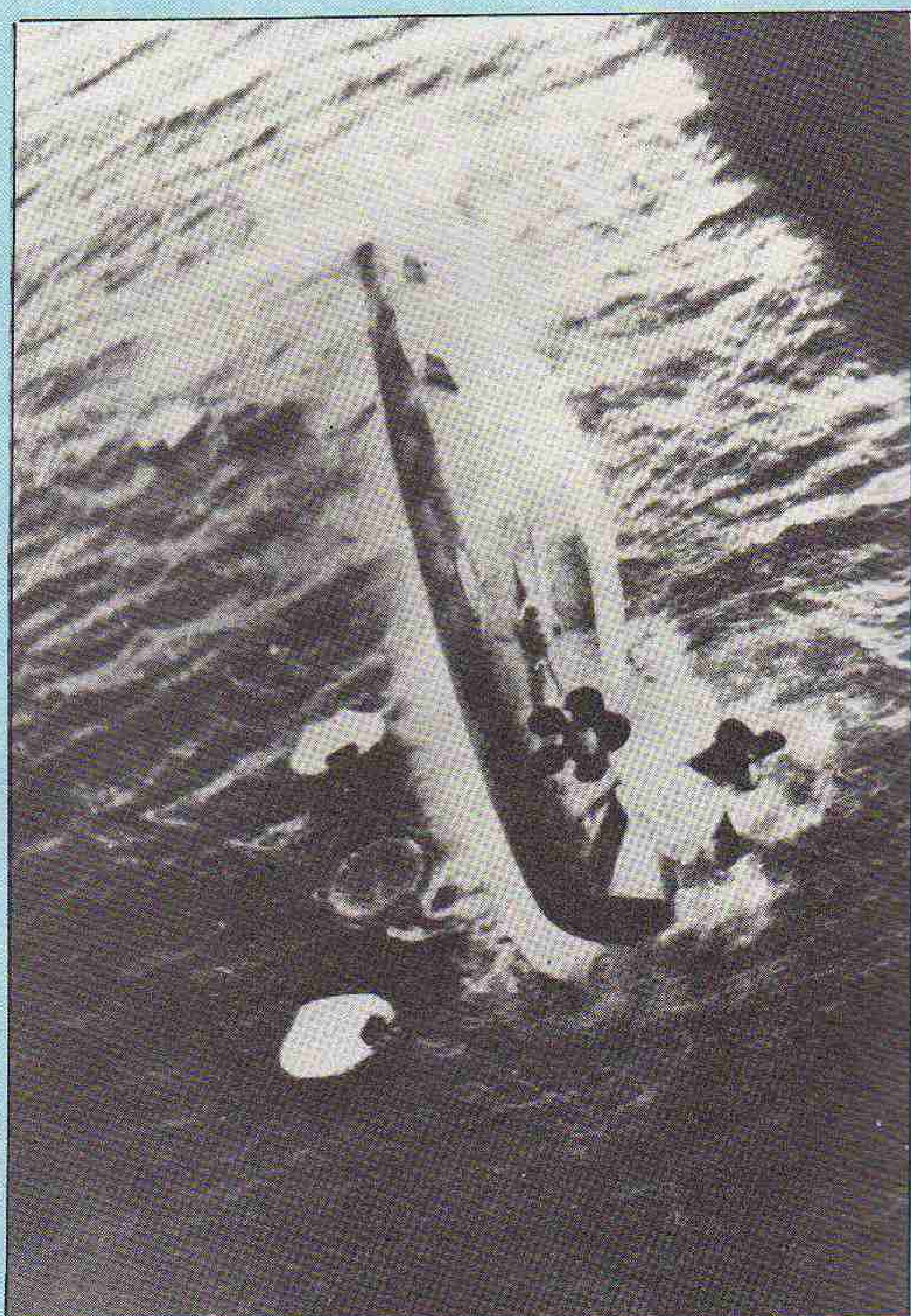
porque cuando él y Rinke se dirigieron a la "Broadsword", el buque situado más al oeste de los dos, su radar de control de misiles tuvo una falla y perdió el "enganche" de los Seawolf sobre los Skyhawks. Con sólo un débil fuego de cañones que se les oponía, los dos aviones pudieron hacer un ataque preciso y la "Broadsword" en realidad tuvo suerte de no haber sido severamente dañada. La mayor parte de las bombas de los Skyhawks erraron al desamparado buque pero una rebotó en el mar para golpearlo en la sección trasera por el lado de estribor. Pasó a través de la cubierta de vuelo demoliendo todo a su paso, incluyendo la nariz del Lynx XZ729, antes de caer en el mar sin explotar.

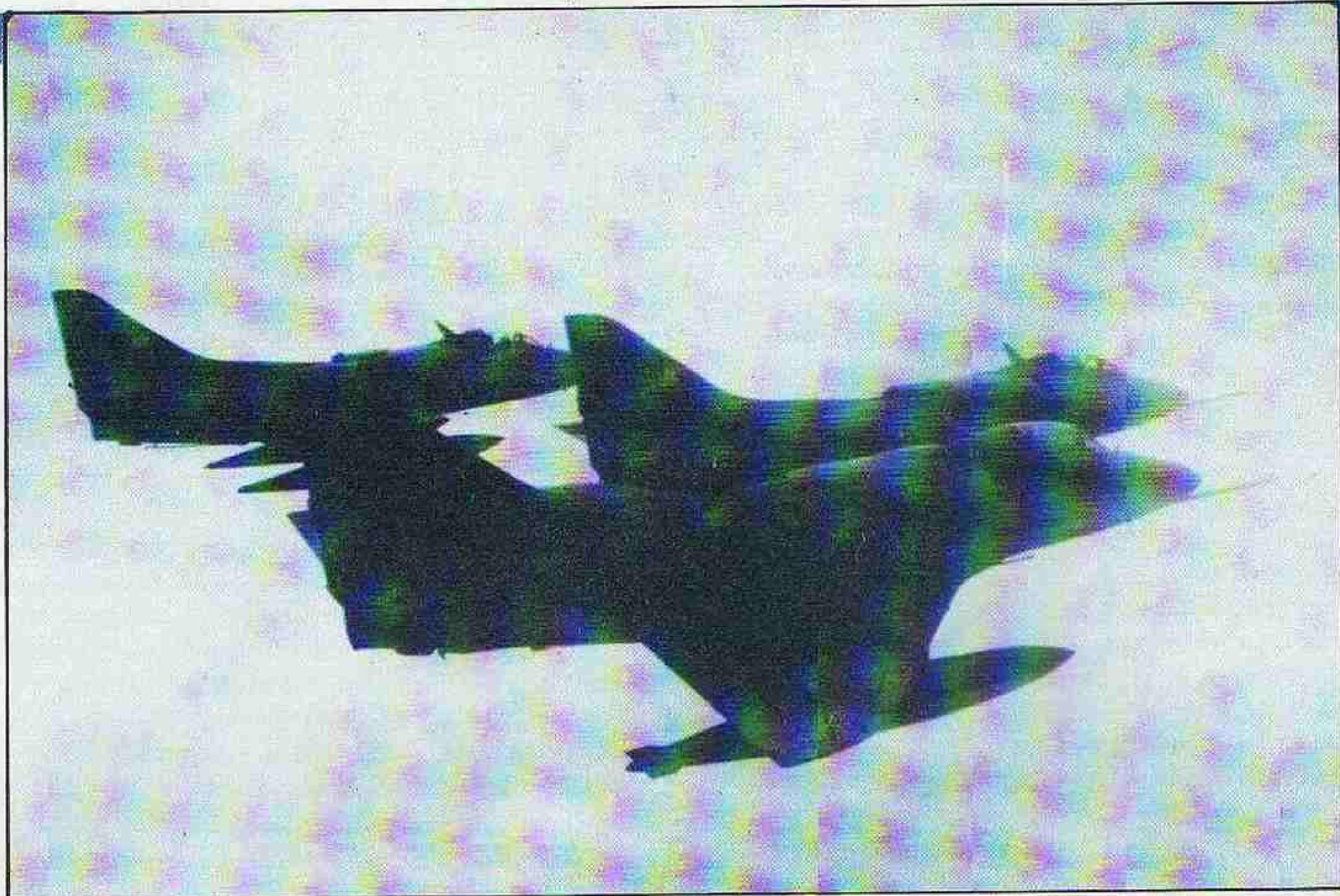
Mientras Carballo y Rinke se alejaban sin contratiempos, Velasco y Barrionuevo iniciaban su corrida hacia la "Coventry", distante unas diez millas. Simultáneamente la "Coventry" giraba hacia la "Broadsword" y una vez más la PAC de Sea Harriers ofrecía su asistencia. Otra vez la "Broadsword" pensó que tenía la situación controlada y declinó la oferta. La "Coventry" lanzó entonces un Sea Dart a los Skyhawks que se aproximaban pero, en esta ocasión, el lanzamiento de frente en tiempo despejado fue visto y ambos pilotos siguieron cuidadosamente el rumbo del misil mientras descendían a nivel de las olas. Entonces, con la ayuda de un cambio de curso cuidadosamente estudiado, ambos pilotos vieron al misil pasar inofensivamente a cierta distancia. En un esfuerzo para confundir a los Skyhawks, la "Coventry" empezó a tomar un curso evasivo mientras disparaba con su cañón de 4.5 pulgadas. Sin embargo, fue recién cuando pasó a la altura de la popa de la fragata que su suerte quedó sellada. Mientras se movía entre los aviones, su "arquero" perdió la adquisición del blanco de los misiles Seawolf y los resultados fueron catastróficos. Aunque las bombas de Barrionuevo fallaron, Velasco, en el C-207, pudo colocar las tres suyas por el costado de babor del destructor donde explotaron causando un incendio y una entrada de agua. El ataque había tenido lugar a las 1821Z y a las 1848Z la "Coventry" fue abandonada. A las 1922Z se tumbó con la dañada "Broadsword" todavía asistiéndola. Velasco, Barrionuevo, Carballo y Rinke retornaron sin problemas a Río Gallegos, donde los esperaba una alborozada recepción, mientras que en la cercana Río Grande el CANA celebraba la destrucción, en un ataque con Exocet, del que luego supieron era el "Atlantic Conveyor". A pesar de la tristeza por Palaver, el día había sido de gran suceso para el Grupo 5 y la Argentina.

Muchos estudios sobre la guerra de las Malvinas consideraron la noche del 25 de mayo como un significativo punto en el que los hechos cambiaron de dirección, pero no lo fue por la pérdida de la "Coventry" y del "Atlantic Conveyor". La noche del 25 de mayo efectivamente marcó el fin de la guerra aérea por la supremacía sobre la cabeza de playa en San Carlos y, con la batalla perdida, el CdoFAS se vio obligado a descubrir otros caminos para demorar o detener el avance británico sobre Puerto Argentino. Al mismo tiempo necesitaba limitar sus propias pérdidas. Así, la actividad aérea de la FAA fue drásticamente reducida el 26 de mayo y no se registraron operaciones significativas de unidad alguna.

El 27 de mayo el Grupo 5 recibió la tarea de concretar la que parece fue la primera misión desde el continente contra las fuerzas británicas en tierra. Para estas misiones anti-personal cada Skyhawk fue armado con bombas de 400 kg frenadas por paracaídas y los pilotos recibieron información específica de datos de reconocimiento recientes obtenidos por los Learjets del Grupo 1 Aerofotográfico. Se prepararon dos escuadrillas de tres Skyhawks para la misión pero, como ya había sucedido, problemas técnicos redujeron el número final a cuatro. El capitán Carballo, el teniente Rinke y un tercer piloto inidentificado (que pronto deberla retornar a Rio Gallegos) componían la escuadrilla "Truco", mientras que el primer teniente Velasco y el teniente Ossés, el par sobreviviente, formaban la "Póker". Despegaron a las 1900Z, mucho más tarde que lo normal, para un ataque contra formaciones de tropas en la margen occidental de la Bahía San Carlos, en un sitio conocido como Bahía Ajax. El cruce hasta la Gran Malvina fue rutinario aunque el avión de Carballo

Abajo: *Uno de los grandes triunfos de la Fuerza Aérea Argentina, tuvo lugar el 25-5-82 al lograrse el hundimiento de la fragata Clase 42 "Coventry", en las proximidades de la isla Borbón. Atacada con bombas por aviones A-4B del G5C, la moderna nave británica se hundió en sólo 20 minutos. En esta dramática fotografía se la ve cuando ya ha dado la vuelta de campana y muestra sus dos hélices al aire. Todavía hay balsas salvavidas muy cerca del casco que se hunde. (Ministerio de Defensa Británico)*

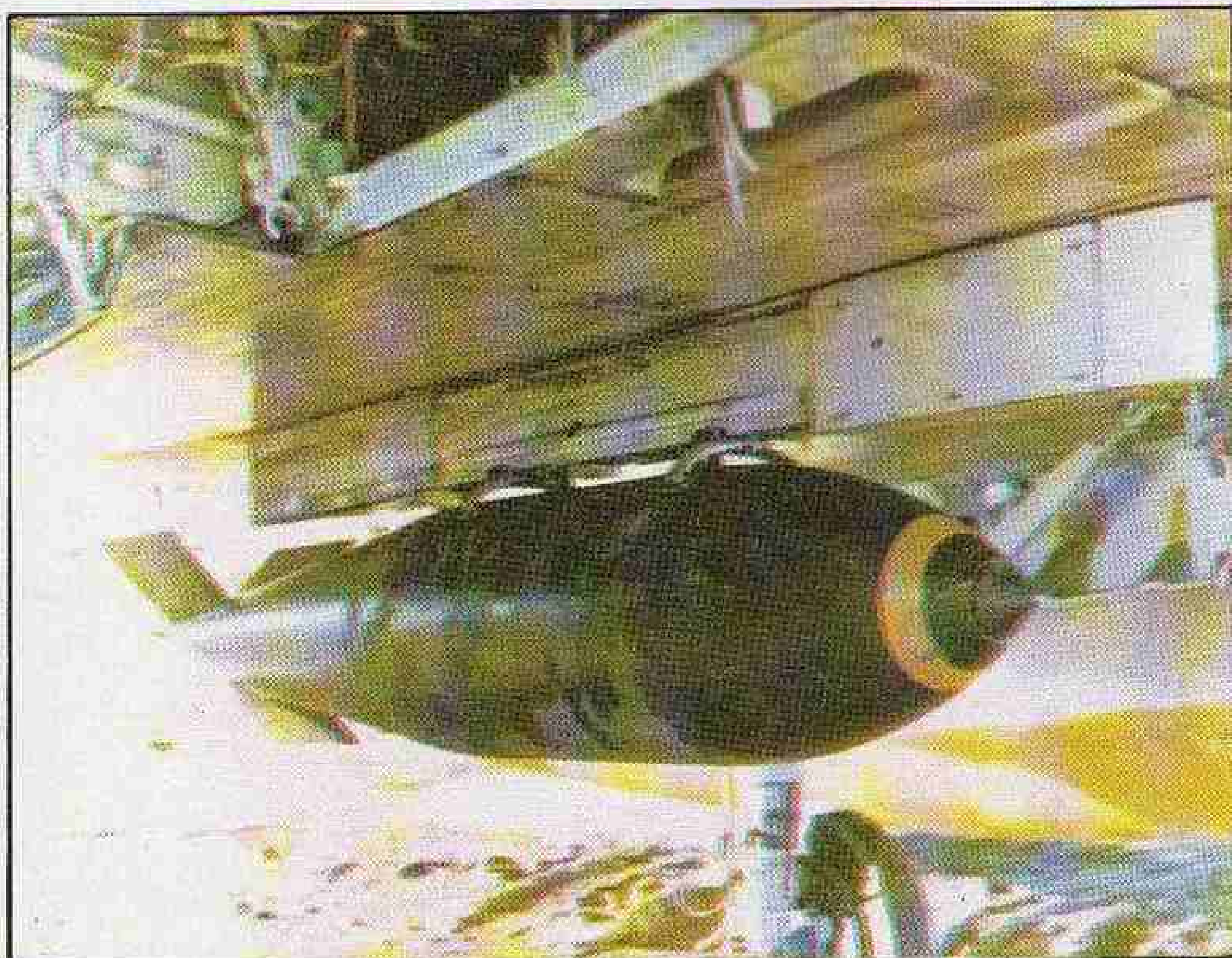




Arriba: *La escuadrilla del capitán Carballo en vuelo hacia sus blancos, los buques de la Task Force Británica.*

experimentaba dificultades con la radio, un problema que cada vez afectaba más a los Skyhawks del Grupo 5 (los problemas de todo tipo en la aviónica condujo al canibalismo de aviones en Río Gallegos y las dificultades parecían aumentar a medida que el tiempo pasaba). La escuadrilla "Truco" encabezó la misión por algunos minutos y los cuatro aviones se acercaron al seno Grantham desde el sudoeste para tomar un curso final por sobre los montes Sussex y entrar al Estrecho San Carlos. El cielo con el crepúsculo a las 1950Z aparecía oscuro y gris cuando Carballo y Rinke se lanzaron sobre la Bahía Ajax con sus cañones haciendo fuego. Se dirigieron hacia la zona donde estaba acampado el 40 Commando, dejando los edificios de la antigua planta refrigeradora para la escuadrilla "Póker" que los seguía. Carballo tomó a todos por sorpresa pero la respuesta británica fue rápida y fue blanco del fuego de varios buques y de muchos hombres en tierra. Mientras él y Rinke pasaban sobre las colinas hacia el norte, Velasco y Ossés comenzaron su entrada sobre el mismo terreno. Con todos los cañones británicos disparando sobre los Skyhawks y dos misiles SAM que fallaron por poco, Velasco supo que su avión estaba averiado momentos después de haber lanzado sus bombas. Mientras se alejaba de la zona del blanco, las luces indicadoras de la presión hidráulica le advertían sobre serios problemas en su Skyhawk C-215. El daño había sido causado por los cañones de 40mm del "Fearless" y el "Intrepid" y, mientras Velasco giraba hacia el oeste sobre el Estrecho San Carlos, Ossés le avisó que tenía fuego en la raíz del ala izquierda. La situación era potencialmente catastrófica, con el fluido incendiado peligrosamente cerca del tanque de oxígeno líquido y Carballo, quien estaba escuchando, rápidamente ordenó a Velasco que abandonara al dañado Skyhawk. Velasco no vaciló y se eyectó con éxito poco después cerca de Puerto Howard en la Gran Malvina, para tocar tierra cerca de su Skyhawk sin sufrir más daños que una torcedura de tobillo. Después de algunos confusos esfuerzos para encontrar a las fuerzas amigas y evitar a los británicos, fue hallado y llevado con las fuerzas argentinas por algunos isleños. Pero no llegó a Puerto Howard hasta el 1º de junio, para cuando el Grupo 5 ya lo había considerado perdido.

Abajo: *El arma más contundente de que disponían los A-4B era esta bomba GP de 1.000 libras, que aquí se ve colocada en su soporte debajo del avión. Los pilotos del G5C la apodaban "la bombola".*



Carballo y Ossés habían sufrido daños en sus aviones durante el ataque y para el primero parecía que prácticamente todo salía mal durante el retorno. Las comunicaciones entre Carballo y Rinke estaban limitadas a señales con las manos y, después de haber confundido a dos Pucará con Sea Harriers, fue con mucho alivio que aterrizaron a salvo en Río Gallegos. La inspección de pos-vuelo de su avión mostró a un proyectil alojado en la rueda izquierda y un agujero considerable en el costado izquierdo de la nariz del

Skyhawk. Los dos tanques suplementarios del aparato de Ossés también habían sido perforados por proyectiles. Su ataque había causado muchas bajas y un incendio en el depósito de municiones, mientras que otras bombas que no estallaron necesitaron de la urgente atención de los equipos de explosivos. Todos estos daños sin embargo, aunque desmoralizantes para el enemigo, no podían justificar la pérdida de un avión y serios daños en los otros. Aparece así como una decisión conciente el abandonar esos ataques sobre blancos en la zona de San Carlos, excepto aquellos que podían ser bombardeados con seguridad y desde gran altura por los Canberra. Los objetivos estaban simplemente muy bien defendidos.

Por casi dos semanas el Grupo 5 tendría muy poca actividad operacional, en realidad el CdoFAS lanzó pocas salidas de combate de cualquier tipo durante la primera semana de junio. Una misión del Grupo 5 fue dispuesta el 28 de mayo en el momento cumbre de la batalla por Prado del Ganso y Darwin para investigar una nave cerca del Seno Grantham, pero cuando fue identificada como el buque-hospital ''Uganda'' el ataque fue suspendido. La bitácora del buque consignó haber visto a los Skyhawks a proa a las 1421Z. Para este ''ataque'', como el ocurrido tres días antes contra la ''Conventry'', se empleó un controlador aerotransportado del Grupo 5, el mayor Medina, el que aparentemente podía proveer a los aviones que se aproximaban con información de último momento sobre los blancos. Su avión, que presumiblemente operaba a una distancia segura, no fue identificado pero para esa ocasión podría haber sido un Learjet o un C-130.

Las malas condiciones del tiempo y la falta de blancos apropiados dio al Grupo 5 la oportunidad de continuar con las reparaciones urgentes de aviones y permitir que algunos pilotos se tomaran un muy merecido descanso, aunque temporario, fuera de Río Gallegos. El Grupo 5 se había desempeñado bien y por lejos había resultado la unidad de caza-bombardeo de la FAA más exitosa en el rol anti-buque. Desde el desastre del 12 de mayo sólo se habían perdido tres A-4B Skyhawks y el 1° de junio recibieron la muy buena noticia de que Mariano Velasco estaba a salvo. Increíblemente, ningún Skyhawk del Grupo 5 había caído bajo los letales Sea Harrier y aún esa amenaza fue considerada disipada dado que se pensaba que el ''Invincible'' había sido dañado el 30 de mayo.

Pero tanto el ''Hermes'' como el ''Invincible'' se habían retirado al este y se veían menos PAC sobre las islas. No obstante, los Skyhawks habían sufrido golpes reales desde el 21 de mayo y, enfrentados a daños de combate y fallas en los equipos, resultaba claro que el Grupo 5, como las otras unidades, no podría seguir en esa guerra de desgaste por muchos días más.

Finalmente, el 8 de junio el CdoFAS encontró un blanco apropiado para los caza-bombarderos. Los británicos habían continuado avanzando por tierra hacia Puerto Argentino durante muchos días, pero esa maña-

Abajo: *Una foto en plena guerra, tomada en Río Gallegos, de los hombres de una exitosa escuadrilla del G5C. De izq. a der.: 1° Teniente Cachón (el 8-6-82 participó en Bahía Agradable del ataque sobre los buques británicos que hundió el "Sir Galahad" y destruyó al "Sir Tristam", Teniente "Bam-Bam" Barrionuevo (participó del ataque del 25-5-82 que hundió a la "Coventry"), Ten. Rinke (participó en ataques a la "Antelope" y a la "Broadsword", a blancos terrestres y del hundimiento del "Sir Galahad"), y el 1° Ten. Velasco, quien dirigió el ataque que terminó de modo fulminante con la "Coventry"). En una misión posterior, este último fue el único derribado de estos cuatro pilotos, pero pudo felizmente eyectar sobre la Gran Malvina y llegar por sus propios medios a Puerto Howard. (Foto vía My. Pablo M. Carballo)*



na la inteligencia argentina descubrió que se había creado un segundo fondeadero en Fitzroy, un establecimiento a pocas millas al sudoeste de Puerto Argentino. Se informó que un grupo reducido de transportes había anclado en el cercano Puerto Pleasant (Agradable), una bahía abierta rodeada por terreno plano sin defensas naturales. Si los Sea Harriers podían ser mantenidos alejados, el CdoFAS razonó que existía una oportunidad para infligir un daño real al enemigo. Así, rápidamente se concibió una misión y a las 1300Z el Grupo 5 fue informado de su papel para el ataque planeado. Dos escuadrillas de cuatro Skyhawks fueron armadas con tres bombas de 500 libras en cada avión, con detonadores para ser utilizados contra buques. La mañana era muy fría y muchos de los pilotos del Grupo 5 vieron la misión con cierta resignación, cuando faltaban sólo dos días para su relevo rotativo en Villa Reynolds.

La escuadrilla "Dogo" despegó primero a las 1450Z y fue seguida pocos minutos después por la "Mastín". La primera estaba compuesta por el capitán Carballo, el teniente Rinke, el primer teniente Cachón y el alférez Carmona, una escuadrilla que había sobrevivido colectivamente a muchas misiones de combate, y la "Mastín" por el primer teniente Filippini, el teniente Gálvez, el teniente Autiero y el alférez Gómez. Las dos escuadrillas volaron a 10.000 pies de altitud hacia los dos cisternas KC-130H que los estaban esperando, como era habitual, a mitad de camino entre el continente y la Gran Malvina, pero fue durante la fase de reabastecimiento que la misión se enfrentó con serios problemas. Mientras la "Dogo" empezaba su reabastecimiento el Skyhawk de Filippini experimentó un problema de presión de aceite en el motor y, al no mostrar signos de solución, se vio obligado a abandonar la misión. Simultáneamente, tanto Carballo como Autiero se encontraron con problemas de reabastecimiento cuando sus aviones se negaron a tomar el combustible. Más tarde se pensó que los tubos se habrían congelado y, por más que se intentara, no podían aceptar combustible de los KC-130H. Ambos pilotos siguieron a Filippini de regreso a Río Gallegos, dejando a los restantes aviones sin un jefe de escuadrilla experimentado.

Cachón tomó el mando del grupo integrado de cinco aviones, que inmediatamente adoptó una formación en flecha que encabezó con el número uno. Su número dos era Rinke y, a la izquierda de Cachón, Carmona formó como número tres. Gálvez y Gómez seguían como cuatro y cinco, respectivamente. Las condiciones climáticas se fueron deteriorando lentamente a medida que se aproximaban a las Malvinas y una espesa capa de nubes empezó a formarse cuando pasaban el Cabo Meredith y la isla Speedwell para la aproximación final desde el sudoeste sobre Lafonia hacia Fitzroy. Cuando cruzaban bajo el Seno Choiseul atravesaron el último de muchos chaparrones hasta que finalmente, a menos de dos minutos del blanco, vieron en su camino un helicóptero Sea King británico. La escuadrilla se desvió de su camino directo para evitarlo y luego, a unos 45 segundos de Fitzroy, un Scout fue esquivado en condiciones similares. La primera corrida sobre Fitzroy no reveló nada, salvo muchas tropas británicas que abrieron fuego, dañando levemente el Skyhawk del teniente Gálvez. Después de haber sobrevolado el área, la escuadrilla giró por la derecha y fue en ese momento que Gómez vio al "Sir Galahad" y al "Sir Tristram" en Puerto Pleasant. La entrada desde el este no tuvo impedimentos y aunque un misil lanzado desde tierra pasó entre Cachón y Rinke, el ataque se realizó virtualmente sin oposición. Los tres primeros aviones se dirigieron al "Sir Galahad", el buque más al norte, y Cachón colocó las tres bombas en la zona de popa. En los segundos que precedieron a la explosión una llamada excitada del tercer piloto, Carmona, distrajo a Rinke y consecuentemente no lanzó sus bom-



bas. Carmona se había arreglado para entrar antes que Rinke y había visto a sus bombas rebotar en la superficie del agua y errar al buque, pero su grito de frustración confundió a Rinke, quien creyó que eran sus bombas las que habían caído y fallado. Pocos minutos después, mientras iniciaba el escape, Rinke advirtió que su avión tenía una resistencia aerodinámica poco usual y comprendió el error.

Escasos momentos después del devastador ataque de Cachón que dejó en llamas al "Sir Galahad" cuyas consecuencias tomarían semanas subsanar, Gálvez y Gómez hicieron su entrada al cercano "Sir Tristram". Este buque fue impactado por las bombas de Gálvez, las de Gómez cayeron corto y el "Sir Trsitram" resultó muy seriamente averiado. Los cinco Skyhawks del Grupo 5 escaparon hacia el sur y el mar abierto, dejando tras de sí una escena de absoluto caos y muerte. Habían tomado la mayor ventaja posible de una situación creada por el descuido del enemigo. La FAA todavía era una fuerza que debía ser tenida muy en consideración, y con el duro ataque del Grupo 5 a las 1650Z virtualmente coincidiendo con el ataque de los Dagger del Grupo 6 sobre la "Plymouth" en el Estrecho San Carlos, la Royal Navy había recibido un agudo recordatorio sobre ese hecho. Mientras los cinco jubiosos pilotos de los Skyhawks retornaban a casa a 35.000 pies, se sintieron confiados como para declinar la asistencia de los cisternas que los aguardaban.

Todo hubiera ido bien para el Grupo 5 si el CdoFAS hubiera considerado al 8 de junio como un día de éxito total ahí y en ese momento. Desafortunadamente ése no fue el caso y en Comodoro Rivadavia se tomó la decisión de presionar con nuevos ataques sobre las que presumían desmoralizadas y confundidas tropas británicas en Fitzroy. Se planearon entonces dos nuevas salidas para la tarde, una desde el Grupo 5 en Río Gallegos y la otra desde el Grupo 4 en San Julián. La escuadrilla "Mazo" despegó desde Río Gallegos alrededor de las 1830Z con una configuración de armamentos anti-buque (la posterior salida del Grupo fue armada para un ataque anti-personal) y comprendía al primer teniente Bolzán, el primer teniente Sánchez, el teniente Arrarás y el alférez Vázquez, todos veteranos de combate. Se reabastecieron sin contratiempos y

Abajo: A pesar de su antigüedad –con relación a la aviación enemiga y hasta con otros tipos de aparatos de la propia– el Mc Donnell-Douglas Skyhawk A-4 resultó en manos de los pilotos del G5C una de las más exitosas herramientas de combate en la campaña de 1982 sobre los cielos de Malvinas. En esta fotografía tomada en 1988 se ve a dos máquinas de la unidad pasando en rasante sobre la pista de su base en Villa Reynolds. (Marcel Yves Martin)



MC DONNEL
A-4B S



Diseñado originalmente como un avión de ataque basado en portaviones, el A-4 Skyhawk recibió el apodo de "bombardero de peso gallo". Aunque de dimensiones reducidas, es capaz de llevar una carga muy pesada –en sus últimas versiones hasta 4 500 kilos– más dos cañones. Las variantes hasta el fin de su producción han cubierto desde el A-4A hasta el A-4S. En cuanto a la versión A-4B que ocupa esta lámina y era la más numerosa en la Fuerza Aérea Argentina al estallar la Guerra de las Malvinas, tuvo en 1982 la gloria de combatir con el emblema de los Halcones, el Grupo 5 de Caza, que fue una de las unidades que más daño infligieron al enemigo. Así el Skyhawk, del que la Mc Donnel Douglas





Izquierda:
La maniobra del reabastecimiento en el aire. Dos Skyhawks reciben combustible de un KC-130 Hércules. La fotografía fue tomada desde un tercer avión, integrante de la misma escuadrilla. Este tipo de operación hizo posibles las misiones contra la Royal Navy en el Atlántico Sur.

L DOUGLAS
KYHAWK

había construido más de 3.000 unidades, alcanzó en esta campaña combatiendo con los colores argentinos la prueba máxima de rendimiento de toda su carrera, mandando a pique buques de guerra de primera línea y causando daños de la mayor importancia a la Royal Navy. Otro de los logros espectaculares del Skyhawk en este conflicto fue el cumplimiento de misiones en un inédito radio de acción, prolongado por uno o más reabastecimientos en vuelo. En esta misma lámina, a la izquierda: emblema que distingue a los pilotos de Skyhawk. A la derecha: la insignia del Grupo 5 de Caza. (Fotos: M. Y. Martín, A. Sanz, FAA y Ministerio de Defensa Británico)





Derecha:
Dramático testimonio del ataque de dos A-4B Skyhawk del G5C fotografiado desde la "Broadsword", a punto de recibir el impacto de una bomba lanzada por el capitán Pablo Marcos Carballo. Su avión es el de la izquierda, y a la derecha, rozando casi las olas, se ve al de su numeral, el teniente Carlos Rinke. Los surtidores de agua marcan los tiros de la defensa.





Arriba: *Una de las máquinas veteranas de la guerra que aún sirve en el G5C ("Los Halcones") es el C-207. En 1988 pudo fotografiarse con su "decoración" definitiva, una silueta en rojo de la fragata CL-42 "Coventry" a la que le tocó hundir. (Marcel Yves Martin)*

siguieron la ruta del ataque anterior hacia Fitzroy, llegando sin problemas desde el sudoeste. Su blanco debía ser cualquier nave en el área de Puerto Fitzroy pero cuando la escuadrilla sobrevoló Fitzroy fue recibida por una barrera de fuego desde tierra efectuado por las numerosas tropas en el lugar. Cañones de 20mm, ametralladoras, fusiles automáticos, Blowpipe y Rapier fueron utilizados contra la escuadrilla, pero milagrosamente ninguno recibió daños serios y los Skyhawks se alejaron de la zona y viraron al sur, todavía buscando cualquier buque británico bajo una visibilidad que iba deteriorándose.

Súbitamente, en la boca del Seno Choiseul, avistaron una lancha de desembarco. Era la ''Foxtrot 4'' del ''Fearless'', que se dirigía a Fitzroy desde Prado del Ganso y, una vez vista por Bolzán, se convirtió en un blanco inmediato para él y su número dos, Vázquez, por lo que ambos picaron para atacar. A Bolzán le faltó el tiempo y el espacio para poder alinear su avión correctamente y así no soltó sus bombas pero Vázquez, con más tiempo disponible, alcanzó a la nave de desembarco con un impacto directo y, en pocos minutos, se había hundido.

Cuando comenzó el ataque, los Skyhawks habían sido vistos por un par de Sea Harriers del 800 Sqdn, que orbitaban a 10.000 pies de altitud. Picaron a alta velocidad sobre los Skyhawks y, desde una distancia de aproximadamente 900 metros, el Flt Lt (primer teniente) Dave Morgan, en el ZA177, lanzó un Sidewinder sobre Arrarás. El misil impactó en el C-226 segundos después, a las 1945Z, y el Skyhawk se convirtió en una bola de fuego y cayó en el Seno cerca de la isla Philimore, matando a su piloto. Momentos antes, Sánchez había advertido lo que estaba sucediendo pero su grito había llegado demasiado tarde para Arrarás. Los otros rompieron, Bolzán hacia el norte, Vázquez y Sánchez hacia el sur, pero no pudieron escapar a los misiles. Vázquez, en el C-228, a pesar de un desesperado zigzagueo con su Skyhawk, fue alcanzado en la parte trasera del fuselaje por el segundo Disewinder de Morgan y la cola se separó del resto del avión. Mientras el Skyhawk se desintegraba Vázquez se eyectó. Su avión se estrelló unas dos millas al norte de la isla Middle pero Vázquez, cuyo paracaídas se informó había sido visto en llamas, nunca fue encontrado.

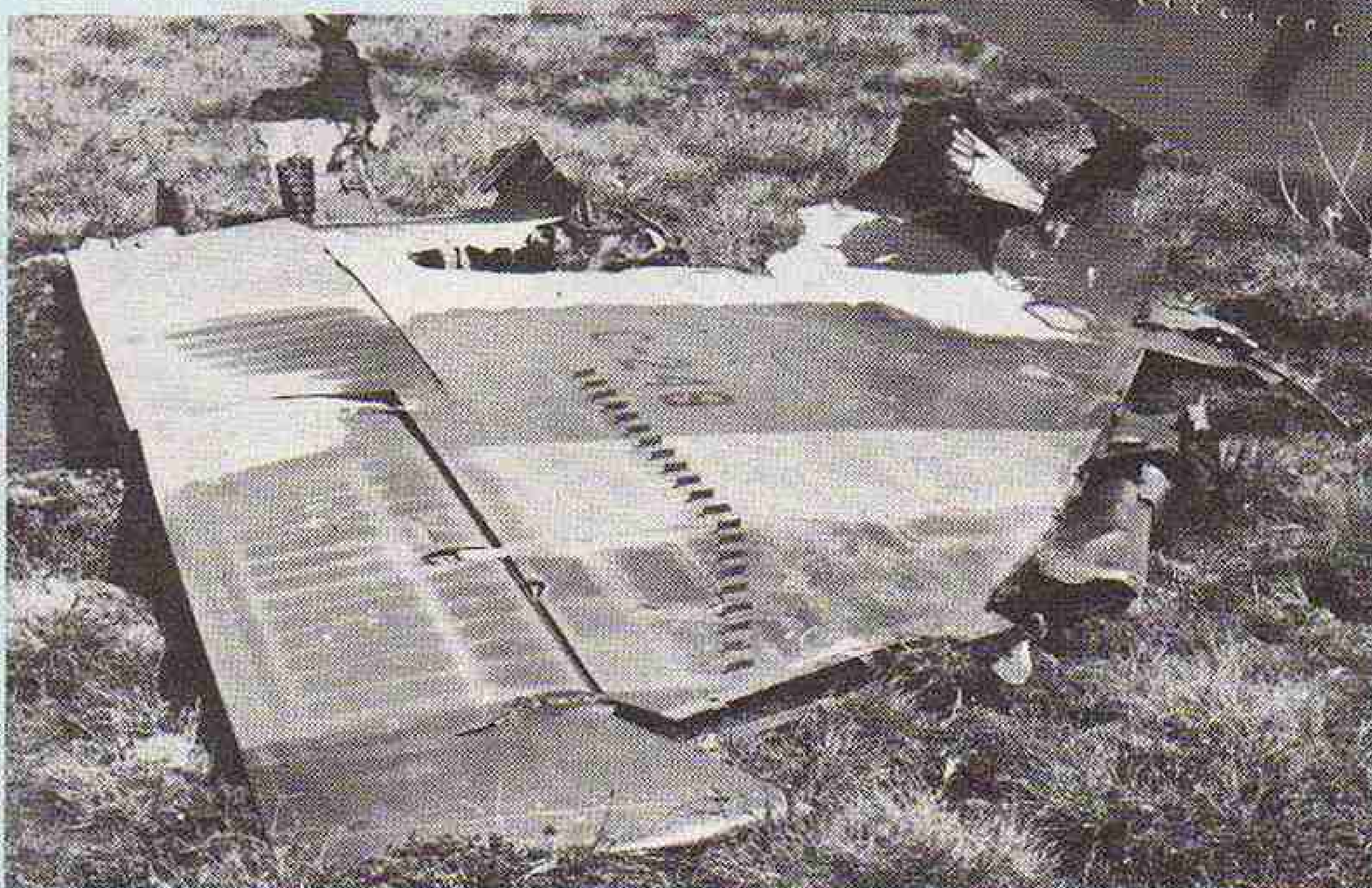
Bolzán, en el C-204, se vio sometido al fuego de cañón del Sea Harrier de Morgan antes de convertirse en blanco de otro Sidewinder, esta vez del Lt Dave Smith en el XZ499. El misil fue disparado a baja altura a una distancia de dos a tres millas pero al mantener Bolzán su rumbo rasante y a plena velocidad impactó contra las dunas arenosas de la costa en Rain Cove, cerca de la isla Creek en la costa norte de Lafonia. Quizás sea una cuestión de conjetura académica si el AIM-9L realmente impactó antes de que se estrellara, ya que Bolzán resultó muerto y el avión destruido. Mientras tanto, Sánchez se había desprendido de las bombas y los tanques suplementarios, y comenzó su propio curso evasivo, a baja altura y gran velocidad, con rumbo al sur, absolutamente convencido de que él también en cualquier momento sería destruido por un Sidewinder. Estaba considerablemente conmocionado, pero también comprendió que muy pronto quedaría escaso de combustible y que debía trepar hasta una altitud de crucero más económico. Cuando llegó al Estrecho San Carlos comenzó el ascenso pero entonces

vio que su nivel de combustible era crítico y que sólo llegaría a un punto a unas 200 millas al este de Río Gallegos antes de verse obligado a eyectarse. Fue salvado por un KC-130H pero el reabastecimiento fue en si mismo arriesgado y merece un párrafo más detallado.

Aunque Sánchez y el cisterna podían hablar fácilmente por la radio VHF mientras el Skyhawk cruzaba la Gran Malvina, no contaban con un medio simple para encontrarse mutuamente. El A-4B carecía de equipo de navegación Omega y de IFF (identificación amigo-enemigo) y sin estos importantes sistemas de localización la tripulación del avión tanque del Grupo 1 se vio obligada a utilizar el radar y el cálculo de posición según los datos de velocidad, curso, viento, tiempo y punto de partida, para poder encontrarlo. Este Skyhawk en particular era uno de esos que se habían visto obligados a emplear sin elementos vitales de aviónica e indudablemente Sánchez había contado con el avión de Bolzán, y quizás también con el de Arrarás, para la cita de reabastecimiento en vuelo. Habiendo perdido a sus compañeros, Sánchez se encontraba en serias dificultades. La tripulación del KC-130H apreció rápidamente la situación y voló ál este hacia la Gran Malvina, entrando así al potencialmente peligroso territorio de las PAC de Sea Harriers, y, mientras descendía a través de los claros niveles de vuelo superiores, comenzó a dejar una espesa y muy visible estela de condensación. El dejar esa estela en circunstancias normales hubiera invitado al desastre al estar tan cerca de las Malvinas, pero, en esta ocasión, fue vista por Sánchez quien inmediatamente se dirigió al Hércules y hacia la seguridad. La transferencia de combustible comenzó cuando el Skyhawk estaba en sus últimos minutos de vuelo disponibles pero, aún entonces, no todo fue un vuelo sencillo y el agitado y literalmente tembloroso Sánchez necesitó ser dirigido con calma hacia la manguera del cisterna antes de que el proceso pudiera comenzar.

La escuadrilla "Tigre" del Grupo 4 de alguna manera escapó del área de Fitzroy sin pérdidas, poco después del desastre de la "Mazo", pero el envío de las dos misiones de Skyhawks al anochecer fue, no obstante, un error de juicio del CdoFAS. Los Mirages del Grupo 8, aparentemente enviados para propósitos de escolta, habían permanecido a 35.000 pies sobre la isla Soledad mientras los Sea Harriers destruían a los Skyhawks a nivel del mar. Bajo estas circunstancias





Montaje fotográfico de tres escenas de los restos del A-4B del G5C matrícula C-248 que fue derribado por la artillería antiaérea propia el 12-5-82 al sobrevolar muy bajo las defensas argentinas en Pradera del Ganso. Su piloto, el 1º Teniente Fausto Gavazzi resultó muerto. A la izquierda, en los restos de un ala, pueden verse las marcas más claras correspondientes a la pintura amarilla que en franjas se aplicó a muchos de los aviones de la Fuerza Aérea después del 1º de mayo de 1982 para facilitar su reconocimiento. Episodios similares, con diversos resultados, ocurrieron en ambos bandos beligerantes. (R. Mc Leod)



Arriba: La cabina de pilotaje de un A-4B, donde se observan el bastón (con el clásico pulsador para el pulgar en la empuñadura, que permite accionar el armamento), los pedales y el asiento. No sobra el espacio ni el confort para el piloto. En cuanto a los tableros de instrumental tampoco tenían muchos "lujos", sino lo efectivamente imprescindible, sobre todo la mira de puntería, de la que hicieron buen uso los hombres de la Fuerza Aérea Argentina. A pesar de lo "espartano" del equipo, el A-4B resultó un caso clavado de "avión de los pilotos" ya que todos los que hicieron la guerra con él terminaron alabándolo.

las misiones estaban cerca del suicidio y, a pesar de los destacados éxitos logrados más temprano, el Grupo 5 quedó esa noche lamentando la pérdida de tres pilotos más.

Las misiones finales significativas del Grupo 5 tuvieron lugar el 13 de junio y, con las vicisitudes de la guerra siendo lo que son, podían haber resultado espectacularmente exitosas. La victoria británica era inminente cuando el CdoFAS encargó a su unidad más exitosa de caza-bombardeo enviar ocho Skyhawks contra posiciones de tropas en el área de Monte Kent. Armados con bombas frenadas por paracaídas, dos escuadrillas de cuatro, "Nene" y "Chispa", salieron simultáneamente desde Río Gallegos avanzada la mañana de ese día. La "Nene" quedó reducida a tres cuando su jefe, el capitán Zelaya, se vio obligado a retornar a la base por sobrecalentamiento de la turbina, pero los otros siete completaron el reabastecimiento y continuaron en silencio de radio. Los tres aviones de la "Nene" se combinaron con la "Chispa" en una formación única liderada por el capitán Varela. Sus numerales eran el teniente Roca, el teniente Mayor y el alférez Moroni, mientras que los tres sobrevivientes de la "Nene" eran los tenientes Gelardi y Cervera y el alférez Dellepiane. El blanco de Varela, para la que para entonces era una formación de pilotos sin demasiada experiencia, estaba especificado como posiciones de tropa al noreste del Dos Hermanas, pero no está claro si la escuadrilla "Nene" había recibido las mismas instrucciones o debía dirigirse hacia otro objetivo cercano. De todas maneras, los siete aviones, formando bajo tiempo lluvioso al C-222 de Varela, único pintado de gris (por lo que había recibido el sobrenombre de "El Tordillo"), pasaron sobre la punta noroeste de la Isla Soledad, ignorando la presencia de un Sea King debajo de ellos, mientras volaban rasante hacia Monte Kent. A las 1513Z, a dos minutos del Dos Hermanas, el CIC de Puerto Argentino alertó a los Skyhawks sobre cuatro PAC de Sea Harriers en la zona de la Isla Soledad y enseguida intentó dar seguridad a Varela diciéndole que estaban tan bajo que no serían vistos.

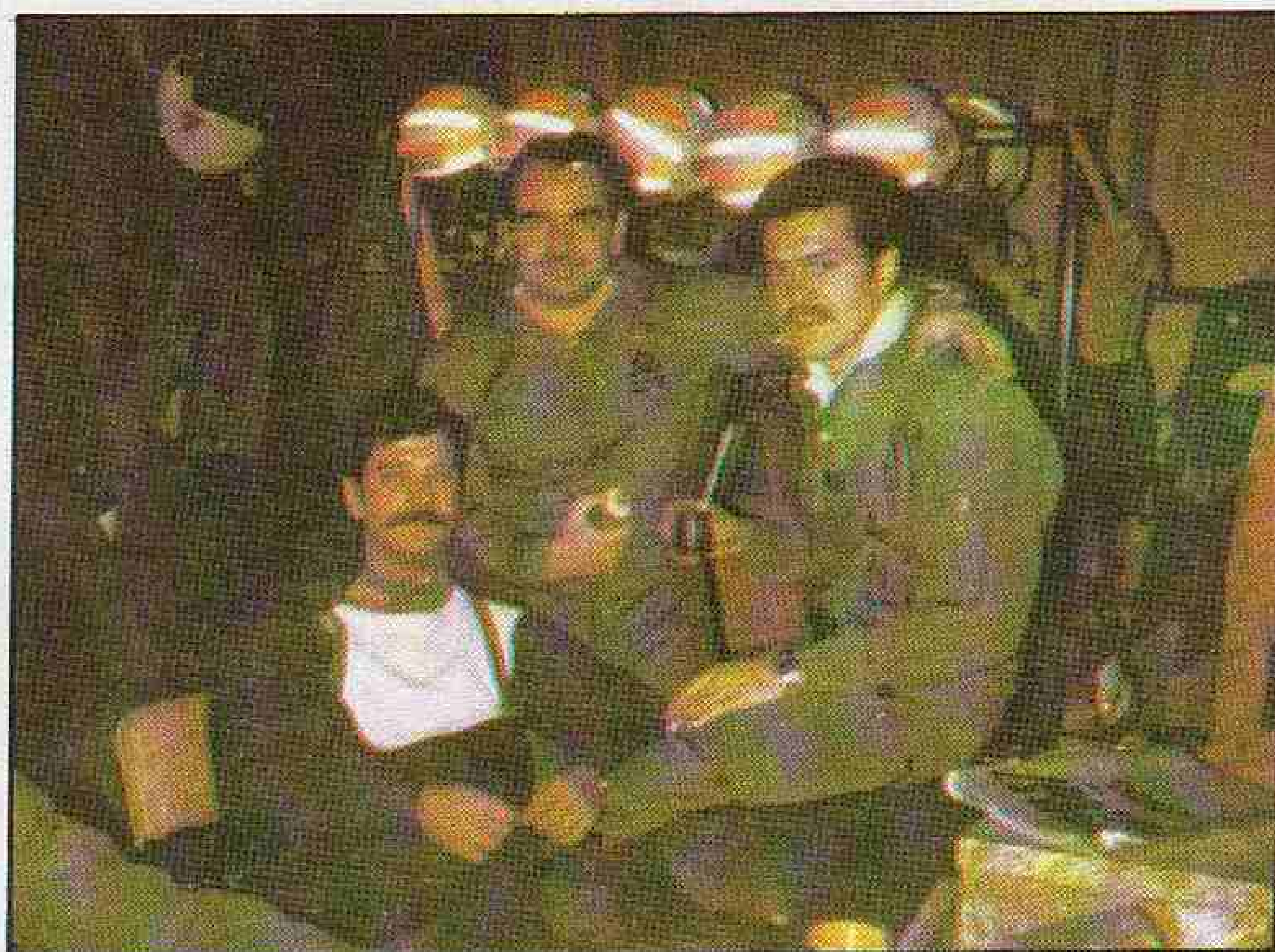
Mientras la formación pasaba sobre las faldas occidentales del Monte Kent se encontró con el cuartel de mando del 3rd Commando Brigade y, en él, al jefe británico, general Moore, y a muchos de sus oficiales superiores. Las bombas que fueron lanzadas, pero que erraron a blancos vitales, aprentemente eran las de la escuadrilla "Nene". Los cuatro Skyhawk de la "Chispa" continuaron al este hacia su blanco planeado. El ataque al cuartel general había resultado sorpresivo para los británicos pero su respuesta fue rápida e inmediatamente abrieron fuego contra los Skyhawks con cañones y misiles. Enseguida un misil estalló entre Varela y Mayor, haciendo saltar al avión del líder. Varela, tras haber ignorado a otro Sea King que apareció en su camino (él cree que le disparó), estaba a punto de atacar con los cañones a otro helicóptero más que apareció a su frente cuando advirtió que el misil había causado daños significativos. Su motor se estaba sobrecalentando y haciendo ruidos extraños de manera que, con el control tornándose cada vez más difícil, decidió eyectar sus cargas externas. Aunque ésto se realizó sin problemas, el resto de su escuadrilla malinterpretó la acción como una señal para lanzar las bombas y así los tres pilotos malgastaron sus bombas en lo que los británicos consideraron un ataque infructuoso sobre posiciones de paracaidistas al oeste de Monte Longdon.

Mientras la escuadrilla "Nene" se alejaba de Monte Kent giró al norte e, inmediatamente, Dellepiane se vio enfrentado a un Sea King del 846 Sqdn, el ZA298, piloteado por el Lt Cdr (capitán de corbeta) Simon Thornewill. El ataque con cañones de Dellepiane dejó al Sea King con daños en las palas de su rotor y debe haberse considerado desafortunado al no poder reclamar el primer "derribo" aire-aire del Grupo 5. A poca distancia, otros dos misiles explotaron peligrosamente cerca de Cervera y la escuadrilla "Nene" dejó el área en forma algo confusa. En algún otro lado, la "Chispa" volaba hacia el oeste sobre la Isla Soledad en un desorden similar e inmediatamente detrás de Roca, Varela estaba listo para eyectarse si las condiciones de su Skyhawk se deterioraban aún más. Pasaron sin problemas sobre el Estrecho San Carlos y la preocupación de Varela por sus propios serios problemas se vio temporalmente olvidada cuando Dellepiane se vio en

apuros por su situación. El también había lanzado sus tanques auxiliares y creía que muy pronto debería eyectarse. En realidad ni Varela ni Dellepiane se eyectaron y sus dañados Skyhawks pudieron encontrarse con el KC-130H sobre mar abierto. Sin embargo, la situación de Dellepiane era crítica y el joven piloto de Skyhawk fue acompañado por uno de los cisternas hasta Río Gallegos donde aterrizó sin problemas junto con sus seis compañeros.

La guerra terminó al día siguiente y los logros del Grupo 5 durante el conflicto al día siguiente y los logos del Grupo 5 durante el conflicto habían resultado muy impresionantes. Los Skyhawks habían participado en lo que la FAA consideró las siete misiones principales y habían sido responsables directos de la pérdida de la ''Antelope'', ''Conventry'' y ''Sir Galahad''; los serios daños a la ''Argonaut'' y ''Sir Tristram'' y averías menores a la ''Glasgow'' y muchos otros buques de guerra. Su ataque a las instalaciones en Bahía Ajax había sido una de las raras ocasiones en las que el CdoFAS había logrado infligir serios daños en las fuerzas terrestres británicas. Estos logros habían sido alcanzados al costo de nueve vidas y diez aviones destruidos, pero, por cualquier medida de rendimiento, el Grupo 5 de Caza fue la más exitosa de las unidades de combate de la FAA. No se sabe exactamente cuántas de las 149 salidas planeadas fueron concretadas por los aviones del Escuadrón A-4B Río Gallegos, pero probablemente excedió el centenar.

Según informes unos 14 A-4B quedaban en servicio al final de la guerra y durante 1983 el Grupo 5 fue reforzado con la transferencia de los A-4C sobrevivientes del Grupo 4. Al escribirse esta obra (1985) todavía era materia de especulación si alguna vez recibirían aviones reacondicionados, ya fuera de los Estados Unidos o de otro país, pero, desde junio de 1982, el número de aparatos continuó mermando como consecuencias del desgaste normal de tiempos de paz. Al menos otros cuatro A-4B Skyhawks del Grupo 5 se perdieron en accidentes de posguerra, el 12 de noviembre de 1982, el 13 de julio de 1983, el 31 de octubre de 1984 y el 19 de noviembre de 1984.



Alto: *Histórica foto de la partida de una misión desde Río Gallegos, con el personal de tierra alentando a sus pilotos. La otra es también una foto de aquellos días de 1982. De izq. a der.: Ten. Sánchez, 1° Ten. Raffaini y Ten. Cervera. (Foto Cap. Res. Exequiel Martín)*

Los pilotos del Grupo 5 de Caza destacados a Río Gallegos y que se estima participaron en misiones de combate incluyeron a los siguientes:

Vicecomodoro Mariel (anterior comandante del G5C), vicecomodoro E. Dobourg (comandante del Escuadrón), vicecomodoro R. Zini (comandante del Escuadrón), capián P. M. Carballo, capitán H. A. del Valle Palaver (muerto en acción), capitán Carlos Varela, capitán Zelaya primer teniente D. R. Bolzán (muerto en acción), primer teniente O. M.Bustos (muerto en acción), primer teniente Cachón, primer teniente Filippini, primer teniente F. Gavazzi (muerto en acción), primer teniente L. Guadagnini (muerto en acción), primer teniente H. H. Sánchez, primer teniente M. A. Velasco, teniente J. J. Arrarás (muerto en acción), teniente V. L. Autiero, teniente J. Carlos, teniente L. A. Cervera, teniente Gálvez, teniente Gelardi, teniente J. R. Ibarlucea (muerto en acción), teniente mayor, teniente M. V. Nívoli (muerto en acción), teniente M. Ossés, teniente C. Rinke, teniente F. Robledo, teniente Roca, alférez J. N. Barrionuevo, alférez L. Carmona, alférez Dellepiane, alférez H. E. Gómez, alférez M. Moroni, alférez J. A. Vázquez (muerto en acción) y alférez Vottero.

DETALLES INDIVIDUALES DE LOS AVIONES

A lo largo de la guerra los A-4C Skyhawks del Grupo 4 retuvieron su camuflaje de color arena claro y marrón que difería notablemente de los colores más oscuros de los A-4B del Grupo 5. El esquema de los A-4C había sido especialmente diseñado para el terreno árido de Mendoza y se estima que cuando la FAA pidió a las unidades de combate que aplicaran marcas de identificación después del 1° de mayo, el camuflaje hizo inútil el uso de las bandas pintadas en amarillo por lo que las franjas en alas y cola fueron sobrepintadas con azul brillante por el Grupo 4. No se realizaron otros cambios importantes en San Julián en las marcas habituales excepto por los números de serie de los aviones. Estos fueron sacados de su posición en los costados del fuselaje debajo de la zona de la cabina, donde estaban ubicados sobre los títulos en blanco FUERZA AEREA ARGENTINA y IV BRIGADA AEREA (que se mantuvieron). Se los reubicó sóio como dos dígitos, los "dos últimos" en blanco y de tamaño reducido en la base de la cola (inmediatamente encima de la turbina). Se presume que el cambio se realizó por razones de seguridad.

Cuando los aviones sobrevivientes fueron inspeccionados en Mendoza a fines de 1982, algunos llevaban una pequeña silueta en azul de las Malvinas atrás del escudo de la IV Brigada Aérea en el lado de babor debajo de la cabina. Aquellos aviones con marcas de "bajas" de buques las llevaban con la forma de una silueta en rojo también sobre babor justo debajo del parabrisas.

No está disponible una lista definitiva de los A-4C destacados en San Julián pero las historias que siguen incluyen a todos los aviones perdidos en combate, otros que se sabe fueron utilizados durante la guerra y aparatos que, aunque no está confirmada su participación, fueron vistos en uso posteriormente.

Con la única excepción conocida del C-222 (pintado en gris), todos los A-4B Skyhawks del Grupo 5 que fueron enviados a Río Gallegos retuvieron su camuflaje normal de tiempos de paz consistente en verde oscuro y marrón en la superficie superior y azul claro en la inferior. Al contrario de la mayoría de las unidades de combate de la FAA, el Grupo 5 no llevaba la leyenda FUERZA AEREA ARGENTINA en sus aviones. Los números de serie de los aviones estaban pintados en negro debajo de la cabina y en el extremo trasero del fuselaje. En la puerta de la rueda delantera sólo aparecían los dos últimos dígitos. En contraste con el Grupo 4, el Grupo 5 no intentó borrar los números de serie durante el período de guerra. El colorido distintivo del Grupo 5 estaba virtualmente en todos los aviones sobre el costado de babor en la nariz. Después del 1° de mayo se pintaron bandas de identificación amarillas en las alas de algunos aparatos pero esta práctica parece no haber durado mucho y al parecer fue dejada de lado después de la pérdida del C-248 el 12 de mayo. Unos pocos Skyhawks (el C-214 fue uno de ellos) y también tenían una banda amarilla vertical en la deriva. Las marcas de "derribos" aparecían en muchos Skyhawks del Grupo 5 como siluetas de los buques en amarillo en el costado izquierdo del fuselaje debajo de la cabina. En las primeras etapas de la guerra aérea se aplicaron las fechas debajo de las siluetas, pero esa práctica también parece haber sido dejada de lado después del 12 de mayo.

No se conoce cuáles Skyhawks fueron enviados originalmente desde Villa Reynolds a Río Gallegos con el Escuadrón A-4B Río Gallegos. Durante el curso de la guerra muchos aviones fueron retirados de depósito y mantenimiento de largo plazo y fueron utilizados para cubrir las pérdidas eventuales, con lo que el número inicial de 12 fue incrementado a una cantidad pico estimada en 20 aparatos. Las siguientes historias de aviones incluyen detalles de todos los que se sabe fueron utilizados operacionalmente así como los registrados en uso en la posguerra. La lista de pérdidas en combate puede considerarse definitiva.

En los detalles individuales de los aviones se utilizaron las abreviaturas de la FAA "G4C" y "G5C" para el Grupo 4 de Caza y el Grupo 5 de Caza.

C-204 A-4B

En 3/82 con el G5C. Destacado a Río Gallegos el 14/4/82 o después. Derribado sobre el Seno Choiseul el 8/6 por un AIM-9L disparado por el Sea Harrier XZ499 del 800 Sqdn del Lt Smith. El piloto, primer teniente Bolzán, no se eyectó y su cuerpo fue hallado entre los restos en Rain Cove, Isla Creek.

C-206 A-4B

En 3/82 con el G5C. Destacado a Río Gallegos el 14/4/82 o después. Se estrelló en el mar afuera de Puerto Argentino el 12/5 mientras atacaba a la "Glasgow" y "Brilliant" al este de la Isla Soledad. El piloto, teniente Nívoli, resultó muerto.

C-207 A-4B

En 3/82 con el G5C. Destacado a Río Gallegos el 14/4/82 o después. Sobrevivió a la guerra y fue visto ornamentado con dos siluetas de buques, una que representaba a la "Conventry" hundida al norte de la Isla Borbón por este avión el 25/5. La otra silueta (de una fragata Tipo 22) al parecer representada a la "Brilliant", presumiblemente por el ataque del 12/5. La última vez que fue visto con estas marcas fue en 11/82 pero antes, quizás durante 7/82, fue temporariamente decorado con las siluetas de cinco buques, que se piensa representaban los mayores logros del G5C.

C-208 A-4B

En 3/82 con el G5C. Destacado a Río Gallegos el 14/4/82 o después. Derribado por un Seawolf disparado desde la "Brilliant", al este de la Isla Soledad, el 12/5. El piloto, teniente Ibarlucea, resultó muerto cuando se estrelló en el mar en las afueras de Puerto Argentino.

C-212 A-4B

En 3/82 con el G5C. Destacado a Río Gallegos el 14/4/82 o después. Derribado por un Seawolf disparado desde la "Brilliant", al este de la Isla Sobrevivió a la guerra y fue visto en Villa Reynolds en 11/82 condecorado con la silueta de dos buques.

C-214 A-4B

En 3/82 con el G5C. Destacado en Río Gallegos el 14/4/82 o después. Sobrevivió a la guerra y fue visto en Villa Reynolds en 11/82 condecorado con dos siluetas de buques.

C-215 A-4B

En 3/82 con el G5C. Destacado a Río Gallegos el 14/4/82 o después. Derribado por disparos de 40mm del "Fearless" después de haber atacado posiciones británicas en Bahía Ajax el 27/5. El piloto, teniente Velasco, se eyectó con éxito sobre la Gran Malvina y fue recuperado en Puerto Howard el 1/6/82. Los restos fueron encontrados cerca de Puerto Howard (UC 209868) y algunos pedazos, incluyendo una sección del fuselaje pintada con la silueta de un buque, fueron recuperados y llevados para su exhibición en el Museo del Arma Aérea de la Flota en Yeovilton.

C-222 A-4B

En 3/82 con el G5C, probablemente en depósito o mantenimiento en Villa Reynolds o Río Cuarto. Destacado a Río Gallegos el 14/4 o después con un esquema único de pintura gris total. No se vieron siluetas de buques en una foto sin fecha tomada durante la guerra. Se cree que sobrevivió al conflicto aunque no fue visto en uso en la posguerra.

C-224 A-4B

En 3/82 con el G5C. Destacado a Río Gallegos el 14/4 o después. En una foto sin fecha de 1982 puede ser visto con una silueta de un buque pero en una foto posterior (presumiblemente) llevaba dos siluetas. Los perfiles son idénticos y muestran destructores del Tipo 42. Observado en uso en Villa Reynolds en 11/82.

C-226 A-4B

En 3/82 con el G5C. Destacado a Río Gallegos en 14/4 o después. Derribado sobre el Seno Choiseul el 8/6 por un AIM-9L disparado por el Sea Harrier ZA177 del 800 Sqdn del Flt Lt Morgan. Cayó al mar en las cercanías de la isla Philimore, matando a su piloto, teniente Arrarás.

C-227 A-4B

En 3/82 con el G5C. Destacado a Río Gallegos el 14/4 o después. Una foto de la época lo muestra con las siluetas de dos buques. No fue visto en uso de posguerra.

C-228 A-4B

En 3/82 con el G5C. Destacado a Río Gallegos el 14/4 o después. Bombardeó y hundió a la nave de desembarco "Foxtrot 4" del "Fearless" en el Seno Choiseul el 8/6/82. Sin embargo, casi inmediatamente después de ese ataque, fue derribado por un AIM-9L disparado por el Sea Harrier ZA177 del 800 Sqdn del Flt Lt Morgan y cayó al mar a unas dos millas al norte de la isla Middle. El piloto, alférez Vázquez, se eyectó infructuosamente y resultó muerto.

C-231 A-4B

En 3/82 con el G5C. Destacado a Río Gallegos el 14/4 o después. Sobrevivió a la guerra y fue visto en Villa Reynolds en 11/82 condecorado con dos siluetas de buques.

C-233 A-4B

En 3/82 con el G5C. No está confirmado su envío a Río Gallegos pero fue visto en uso en Villa Reynolds en 11/82. No llevaba siluetas de buques.

C-234 A-4B

En 3/82 con el G5C. Su despliegue a Río Gallegos no está confirmado pero el avión posteriormente resultó destruido al estrellarse el 31/10/84 en Vicuña Mackenna, Córdoba.

C-235 A-4B

En 3/82 con el G5C. Su despliegue a Río Gallegos no está confirmado pero el avión resultó destruido al estrellarse el 13/7/83 en 9 de Julio, Buenos Aires.

C-236 A-4B

En 3/82 con el G5C. No está confirmado su envío a Río Gallegos. Pero una foto sin fecha de posguerra lo muestra con las siluetas de cinco buques. Las circunstancias de esta foto sugieren que estas marcas podrían haber sido aplicadas para una ceremonia. Visto en uso en Villa Reynolds en 11/82.

C-237 A-4B

En 3/82 con el G5C. Destacado a Río Gallegos el 14/4 o después. Utilizado por el primer teniente Bolzán en una de las misiones del 1/5. Posteriormente no fue visto.

C-239 A-4B

En 3/82 con el G5C. Destacado a Río Gallegos el 14/4 o después. Una fotografía ampliamente difundida lo muestra con la silueta de un buque y la fecha 12/5/82. Se estima que representa a la "Brilliant", que inicialmente se creyó había sido hundida por el G5C ese día. El piloto, sentado en la cabina para la foto, es el capitán Carballo, quien no participó en la misión del 12/5. Visto en uso en Villa Reynolds a fines de 1982.

C-240 A-4B

En 3/82 con el G5C. Destacado a Río Gallegos el 14/4 o después (pero antes del 12/5). Cuando fue visto en uso de posguerra en Villa Reynolds en 11/12 llevaba una silueta de un buque, idéntica a la del C-239 y similar a la del C-207 (que presumiblemente representaba a una fragata Tipo 22).

C-242 A-4B

En 3/82 con el G5C. Destacado a Río Gallegos el 14/4 o después. Derribado por misil británico no identificado en la zona del Estrecho de San Carlos el 23/5 mientras la "Antelope" estaba bajo ataque del G5C. El piloto, primer teniente Guadagnini, resultó muerto cuando el

avión se estrelló en el mar.
C-244 A-4B

En 3/82 con el G5C. Destacado a Río Gallegos el 14/4 o después. Derribado por un Sea Dart disparado desde la "Coventry", en las afueras de la isla Borbón, el 25/5. Su piloto, capitán Palaver, murió al estrellarse su avión al norte de la isla Borbón.
C-246 A-4B

En 3/82 con el G5C. Destacado a Río Gallegos el 14/4 o después. Derribado por un Seawolf disparado desde la "Brilliant", al este de la Isla Soledad, el 12/5. Su piloto, primer teniente Bustos, murió cuando el avión se estrelló en el mar en las afueras de Puerto Argentino.
C-248 A-4B

En 3/82 con el G5C. Destacado a Río Gallegos el 14/4 o después. Derribado por artillería atiaérea argentina de 35mm cuando sobrevolaba Prado del Ganso después de haber atacado a la "Glosgow" al este de la Isla Soledad el 12/5. Se estrelló en un campo conocido como Rincón de las Cabras matando al piloto, primer teniente Gavazzi. Los restos del aparato, esparcidos en cientos de metros, todavía estaban ahí a principios de 1984.
C-250 A-4B

En 3/82 con el G5C. Destacado a Río Gallegos el 14/4 o después. Sobrevivió a la guerra y fue visto en Villa Reynolds en 11/82 condecorado con la silueta de un buque.
C-301 A-4C

En 3/82 con el G4C. Destacado a San Julián el 11/4 o después. Operó temporariamente desde Río Grande el 30/5 (en conjunto con dos Super Etendards de la 2ª Escuadrilla). Fue destruido ese día en el presunto ataque al "invincible". Por un Sea Dart disparado desde el "Exter", que operaba al este de la Isla Soledad. El piloto, primer teniente Vázquez, resultó muerto cuando su avión se estrelló en el Atlántico Sur, al este de las Malvinas.
C-303 A-4C

En 3/82 con el G4C. Destacado a San Julián el 11/4 o después. Perdido en circunstancias no explicadas el 9/5/82 cuando formaba parte de una escuadrilla de cuatro que buscaba buques británicos en la zona de Puerto Argentino. Se piensa que se estrelló en el mar bajo condiciones de escasa visibilidad al noroeste de la Gran Malvina y el piloto, teniente Jorge R. Farías, fue dado por desaparecido y presuntamente muerto (ver C-313).
C-304 A-4C

En 3/82 con el G4C. Destacado a San Julián el 11/4 o después. Cuando retornaba de una misión en el Estrecho San Carlos el 25/5 fue impactado por un Sea Dart disparado desde la "Coventry", ubicada al noreste de la Isla Borbón. El avión se estrelló probablemente en el mar pero no antes de que su piloto, capitán García, se eyectara. Se estima que sobrevivió a la eyección pero no fue rescatado, ya que su cuerpo, en un bote neumático, fue impulsado a la costa de la Isla Golding, en la Gran Malvina, en 1983.
C-305 A-4C

En 3/82 con el G4C. Destacado a San Julián el 11/4 o después. Destruido el 24/5 cuando se estrelló en la Bahía Rey Jorge, Gran Malvina. Había sido dañado por proyectiles y esquirlas sobre la Bahía San Carlos. Su piloto, teniente Bono, no fue vjsto eyectarse y se presume que murió al estrellarse.
C-309 A-4C

En 3/82 con el G4C. Destacado a San Julián el 11/4 o después. Derribado sobre la Gran Malvina el 21/5 por un AIM-9L disparado desde el Sea Harrier XZ492 del 800 Sqdn del Lt Cdr Thomas o el XZ496 del Lt Cdr Blisset (ver C-325). El piloto, teniente López, se eyectó sin éxito y resultó muerto. El avión se estrelló al sur de Puerto Navidad cerca del establecimiento Chartres. El asiento eyectable fue puesto en exhibición en el Museo del Arma Aérea de la Flota en Yeovilton.
C-310 A-4C

En 3/82 con el G4C. Destacado a San Julian el 11/4 o después. Operó temporariamente en Río Grande el 30/5 (juntamente con dos Super Etendards de la 2ª Escuadrilla). Fue destruido ese día en el ataque que los argentinos afirman tuvo como blanco al "Invincible". Por un Sea Dart disparado desde el "Exeter". El piloto, primer teniente Castillo, resultó muerto cuando su avión se estrelló en el Atlántico Sur, al este de las Malvinas.
C-312 A-4C

En 3/82 con el G4C. Destacado a San Julián el 11/4 o después. Utilizado por el alférez Isaac en la misión del 25/5 sobre el Estrecho San Carlos (donde el avión fue alcanzado por fuego de cañones británicos) y recibió las marcas correspondientes (ver texto). Sobrevivió a la guerra y estaba en uso en Mendoza en 1983.
C-313 A-4C

En 3/82 con el G4C. Destacado a San Julián el 11/4 o después. Destruido el 9/5 cuando se estrelló en terreno elevado sobre el costado noroeste de la Isla South Jason (Isla Los Salvajes, archipiélago de las Sebaldes). El avión todavía tenía sus bombas y no había sido abandonado por su piloto, teniente Jorge E. Casco, cuyo cuerpo fue hallado en los restos de la máquina. Un examen del avión reveló su antiguo número del Bureau fo Aeronautics (Oficina de Aeronáutica) de la Armada de los Estados Unidos, 150595.
C-314 A-4C

En 3/82 con el G4C. No se confirmó que haya sido desplegado en San Julián pero fue visto en uso en Mendoza en 11/82.
C-318 A-4C

En 3/82 con el G4C. Destacado a San Julián el 11/4 o después. Sobrevivió a la guerra y en 5/83 estaba en uso como aparato de prueba para una instalación Matra Belouga. Durante esas pruebas conservaba las marcas de la IV BA y llevaba una silueta de buque no identificada, pintada presumiblemente en 1982.
C-319 A-4C

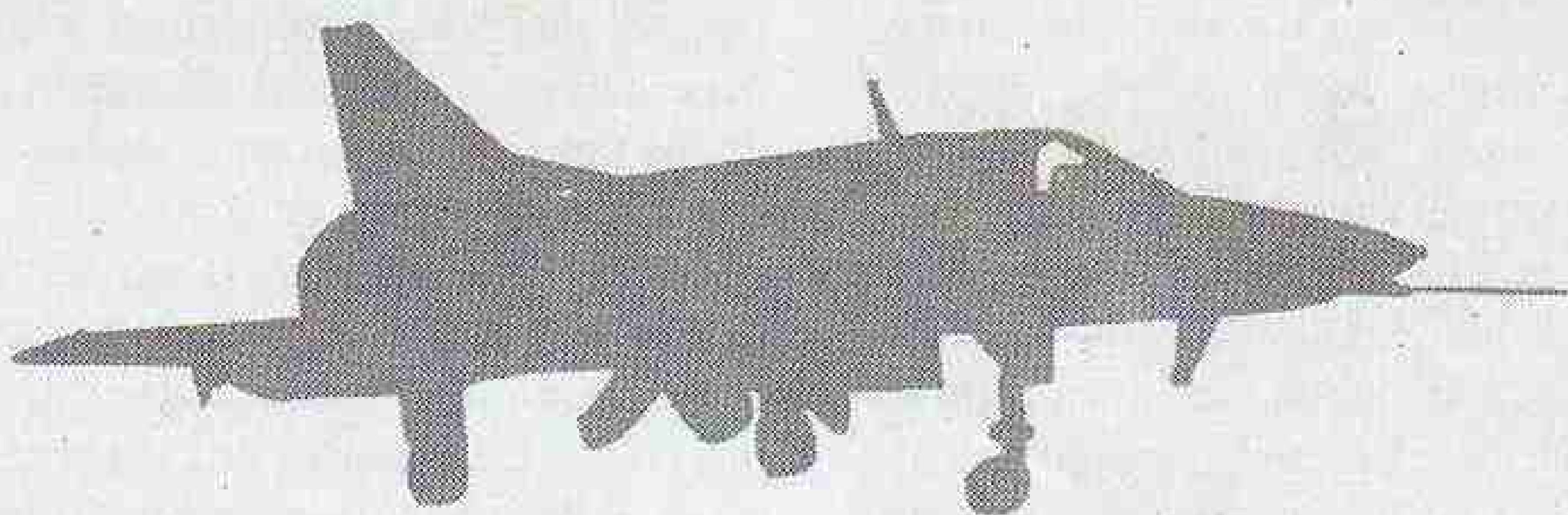
En 3/82 con el G4C. Destacado a San Julián el 11/4 o después. El avión se desintegró sobre la Bahía San Carlos el 25/5 después de haber sufrido múltiples impactos, incluyendo quizás el de un Rapier. El piloto, teniente Lucero, se eyectó con éxito y fue rescatado por el "Fearless". Luego fue repatriado a la Argentina.
C-321 A-4C

En 3/82 con el G4C. Destacado a San Julián el 11/4 o después. Operó temporariamente desde Río Grande el 30/5 (en conjunto con dos Super Etendards de la 2ª Escuadrilla), en la misión en que los argentinos afirman haber atacado al "Invincible". El avión sobrevivió a la guerra y en 11/82 fue visto en Mendoza con la silueta del "Invincible" y la fecha 30/5/82. También llevaba el logo "Malvinas". En 5/83 fue utilizado para probar la instalación de misiles aire-aire Magic, probablemente en el Centro de Ensayos en Vuelo en Córdoba.
C-322 A-4C

En 3/82 con el G4C. No está confirmado que fuera enviado a San Julián pero fue visto en uso en Mendoza en 11/82. No llevaba pintadas siluetas de buques o el nombre "Malvinas".
C-324 A-4C

En 3/82 cn el G4C. No está confirmado su despliegue en San Julián pero fue visto en uso en Mendoza en 11/82.
C-325 A-4C

En 3/82 con el G4C. Destacado a San Julián el 11/4 o después. Derribado sobre la Gran Malvina el 21/5 por un AIM-9L disparado por el Sea Harrier XZ492 del 800 Sqdn del Lt Cdr Thomas o el XZ496 del Lt Cdr Blisset (ver C-309). Su piloto, primer teniente Manzotti, no se eyectó y resultó muerto cuando el avión se estrelló al sur del Puerto Navidad cerca del establecimiento Chartres.



DAGGER

GRUPO 6 DE CAZA

La FAA recibió los Primeros aparatos de un total de 39 Mirage 5 construídos en Israel en noviembre de 1978 para reemplazar a los muy veteranos F-86F Sabre en el doble papel de caza-interceptor y caza-bombardero. Conocido en la Fuerza Aérea israelí (IDFAF, Fuerza de Defensa de Israel/Fuerza Aérea) como "Nesher", el Mirage construido por IAI (Industrias Aeronaúticas de Israel) con una turbina Atar 9C, recibió el nombre de Dagger por la FAA (aunque con fines opeacionales la FAA generalmente se refería a él como "Mirage V") y, para diciembre de 1980, había recibido un total de 26 máquinas reacondicionadas. De estas, 24 eran aviones monoplazas identificados como Dagger A y dos eran biplazas con el rótulo de Dagger B. Entre mayo de 1981 y febrero de 1982 se recibieron otros 11 Dagger A y dos Dagger B más. Del total de 39 aviones dos, uno de cada modelo, se perdieron en accidentes que ocurrieron antes de marzo de 1982. Todos los Daggers fueron entregados a la VI Brigada Aérea en Tandil, Buenos Aires, donde entraron en servicio con dos escuadrones del Grupo 6 de Caza (G6C), para uso primario en el rol de defensa aérea. Cuando la unidad fue advertida para desplegare en el sur en abril de 1982 y anticipar un combate, la asimilación del segundo contingente de aviones apenas había sido completada y había muchos pilotos en potencia con poca experiencia en el nuevo avión.

Con el Dagger, la FAA contaba con un avión de combate moderno y operacionalmente establecido el cual, al contrario de algunos de los otros aviones tácticos, no estaba sometido a problemas de embargos sobre sus repuestos y escasez de equipamiento operacional. Los aviones estaban en excelentes condiciones técnicas y, según parámetros latinoamericanos, el Grupo 6 era una fuerza poderosa tanto para el rol de defensa aérea como táctico. Según parámetros mundiales, sin embargo, el Dagger tenía un equipamiento austero y su relativamente temprano retiro de la utilización en primera línea por parte de Israel reflejaba su pedigree: un diseño de desarrollo hacia un modelo definitivo, el Kfir. Específicamente, el Dagger carecía de capacidad de reabastecimiento en vuelo, ECM (contramedidas electrónicas), ESM (medidas de apoyo electrónico) e INS (sistema de navegación inercial). Sus veteranos misiles aire-aire Shafrir, que más tarde serían calificados por uno de los pilotos de primera línea del G6C como "inservibles", requerían procedimientos de disparo visual/manual que dejaban al Dagger en una considerable desventaja contra sistemas más sofisticados. El Par de cañones DEFA de 30mm otorgaban un buen poder de fuego pero, como con todas esas armas, sólo eran posibles una o dos breves ráfagas. En un aspecto más positivo, el avión era extremadamente resistente y su asiento eyectable Martin Baker proveía un sistema de escape confiable.

El Grupo 5 de Caza estaba comandado por el comodoro Tomás Rodríguez y, en marzo de 1982, sus jefes de escuadrones eran el mayor Juan Sapolski (Escuadrón II) y el mayor Carlos Napoleón Martínez (Escuadrón III). Aunque muchos de sus pilotos eran todavía bastante nuevos en el tipo de máquina, también incluian a muchos veteranos de considerable experiencia en otros aviones de combate. Sapolski y Martínez recibieron la tarea de formar cada uno un escuadrón de unos 12 aviones listos para el combate y llevarlos a bases en la región del CdoFAS para fines de abril. Con un buen número de aviones disponibles, los aspectos de ingeniería y logística marcharon prácticamente sin problemas pero el programa de entrenamiento era intenso y sin descanso y el Grupo 6 probablemente necesitaba lograr más en el escaso tiempo disponible que cualquier otra unidad de la FAA. El Escuadrón II, que más tarde ganaría el sobrenombre de "Las avutardas salvajes", fue enviado primero al pequeño aeropuerto civil de San Julián, Santa Cruz, el 25 de abril donde recibió la denominación formal de "Escuadrón Dagger San Julián". Más tarde ese mismo día el Escuadrón III fue destacado a la base naval de Río Grande, Tierra del Fuego, y recibió el título de "Escuadrón Dagger Río Grande".

Ambos Escuadrones fueron considerados operacionales en sus nuevas bases para el 25 de abril y se realizaron varios ensayos y ejercicios en anticipación de futuros combates. En su rol de caza-interceptor su tarea primaria al parecer había sido planeada como escolta de los Skyhawks del Grupo 4, también destacados en San Julián, y para varias salidas navales desde Río Grande. Sin embargo, las relaciones interservicios en esta última base aparentemente fueron un poco tensas y aunque se proveyó de una cobertura superior para las misiones de los SP-2H Neptune, el fracaso de una misión simulada Super Etendard/Exocet el 25 de abril fue adjudicado a los Dagger y todas las posteriores misiones de reactores del CANA fueron planeadas sin la escolta del Grupo 6.

La primera salida de combate de la guerra de la FAA desde el continente fue planeada en la noche del 30 de abril como una simple misión de escolta a cargo de dos de los Daggers de Río Grande. A las 0930Z de la mañana siguiente, 1 de mayo, debían encontrarse con

un Neptune del CANA en el área general de Puerto Argentino y, mientras los aviones navales buscaban a la flota británica, los Daggers debían proveer un elemento de cobertura. Durante la noche, sin embargo, los británicos dieron el primer golpe y, para las 0930Z del 1 de mayo, todos en Río Grande sabían que más temprano esa mañana se había realizado un ataque de Vulcan en el aeropuerto de la capital isleña. El capitán Moreno y el teniente Héctor Volponi también sabían que el Neptune no había podido despegar a la hora planeada de 0850Z y así se vieron un poco desconcertados cuando a las 0930Z supieron que todavía deberían partir a las 0945Z para una misión de cobertura aérea sobre las Malvinas. En realidad su salida se concretó un poco más tarde que lo previsto y alrededor de las 1125Z los dos componentes de la escuadrilla "Toro" estaban a unas 50 millas al oeste de Puerto Argentino cuando el controlador local del CIC les advirtió de la presencia de un gran número de Sea Harriers que recientemente habían atacado al aeropuerto. Cada Dagger llevaba tres tanques suplementarios de combustibles de 1.300 litros y dos Shafrir, así como sus cañones internos. Esta configuración era la standard para el trabajo de escolta de largo alcance y proveía a los Daggers con una máxima carga de combustible.

El CIC de Puerto Argentino rápidamente identificó a los dos Sea Harriers como potenciales interceptores de la escuadrilla "Toro" y advirtió a los Daggers de su presencia. Concretamente se trataba de los aviones del 801 Sqdn del Lt Cdr (capitán de corbeta) Robin Kent y el Lt (teniente de navío) Briam Haigh en su segunda PAC de la mañana. Desde una distancia de 120 millas, los cuatro aviones se acercaron unos a otros hasta que, cuando los separaban unas nueve millas, ambos Daggers eyectaron sus tanques suplementarios exteriores. Mientras las parejas se cruzaban, los "Toro" eyectaron los tanques centrales y ambos pilotos intentaron desesperadamente ver a los Sea Harriers que, según el CIC, estaban unos 5.000 pies más abajo que ellos, a alrededor de 18.000 pies. Durante unos pocos instantes los dos pares de interceptores giraron en círculo, cada uno buscando a los otros, pero con los pilotos de los Dagger extremadamente alertas ante la capacidad de los misiles AIM-9L de los Sea Harriers de ser disparados prácticamente de frente y de su propio nivel de combustible en disminución. Finalmente conectaron sus posquemadores para dejar el área y dirigirse de regreso a su base a alta velocidad. Una vez que los Sea Harriers se alejaron, los Daggers treparon a su altitud de crucero más económica de 37.000 pies para el viaje de vuelta, el que cumplieron sin contratiempos. A pesar de una visibilidad apenas superior a una milla y una base de nubes a 300 pies, el aterrizaje en Río Grande asistido por el ILS se cumplió sin problemas.

Irónicamente, ambas parejas de aviones abandonaron el encuentro con la creencia de que los otros habían lanzado misiles aire-aire contra ellos. Los pilotos del 801 Sqdn creyeron que les habían disparado dos misiles desde una posición de frente y a una distancia de unas cuatro millas, mientras que Volponi pensó haber visto un misil pasar entre él y su jefe de sección mientras ambos giraban en busca de los Sea Harriers. En realidad, nadie había adquirido un blanco y ninguna de las parejas había lanzado un misil, ya fuera Shafrir o Sidewinder. Sin embargo, el informe británico es difícil de explicar, ya que hubiera sido inútil para los Dagger disparar un Shafrir en esa forma y al menos debe existir la sospecha de que la eyección explosiva de los tanques suplementarios fue malinterpretada como un lanzamiento de misiles.

El CdoFAS mantuvo a sus Skyhawks y Canberras listos para entrar en combate durante muchos días para el momento de hostilidad abierta, cando serían lanzados contra las unidades de la Fuerza de Tareas británica y, el 1 de mayo, ese momento había llegado. Poco después del retorno de la sección "Toro", las primeras escuadrillas de Skyhawks despegaron de Río Gallegos y San Julián en busca de blancos de oportunidad en las aguas que rodeaban a la isla Soledad. Según informes de la FAA de posguerra, parece que para el 1 de mayo se planearon siete misiones de cuatro aviones Skyhawks y dos de tres Canberras, aunque, como se explicó en otra sección de esta obra, todas las primeras salidas resultaron infructuosas. Para cada escuadrilla se habría dispuesto un par de interceptores de cobertura para proveer protección contra los Sea Harriers de manera que, con los radares británicos normalmente incapaces de diferenciar a las escoltas de los bombarderos, los pilotos de los Sea Harriers creían que grandes formaciones de "Mirages" los estaban buscando para entrar en combate. La realidad era bastante diferente, con la mayoría de los pilotos de la FAA alertas del peligro de encontrarse con los Sea Harrier. el CdoFAS envió el 1 de mayo tanto a Daggers como Mirage IIIEA en idénticos roles de escolta como cobertura superior y, de evidencias disponibles de posguerra, parece que se planearon 12 de los primeros y 10 de los últimos (el papel de los Mirage en las batallas del 1 de mayo es considerado en otra sección). De las 12 misiones planeadas de Dagger desde Río Grande y San Julián, al menos once fueron voladas en roles de escolta y tácticos.

El primer par de Daggers de escolta partió de Río Grande a eso de las 1300Z para proveer cobertura a una de las primeras misiones de Skyhawk del día. Los aviones del capitán Mir González y del teniente Juan Bernhardt estaban configurados idénticamente a los de la anterior sección "Toro" y, una vez más, la misión sería controlada por el CIC de Puerto Argentino. Utilizando el radar de largo alcance del CIC, los Daggers debían ser vectoreados hacia cualquier avión hostil estimado como una amenaza hacia los Skyhawks atacantes. El esquema establecido en el posterior encuentro con cuatro Sea Harriers se convertiría en el clásico del día. Mientras los Sea Harriers se aproximaban a la Isla Soledad desde el noreste a su altitud óptima de combate de unos 18.000 pies, el CIC dirigió a los dos Daggers hacia ellos desde una órbita da 28.000 pies. Aunque escasos de combustible, los Daggers eyectaron sus tanques externos y aceleraron hacia los Sea Harriers y los dos grupos de aviones se encontraron entre las nubes, girando y buscándose mutuamente. Bernhardt persiguió brevemente a un avión que atisbó debajo de él pero no hubo un contacto real y, con bajos niveles de combustible, los pilotos de los Dagger pronto abandonaron la búsqueda. Frustrados porque los Sea Harrier no habían subido a su altitud óptima de combate donde los esperaban con una configuración limpia, González y Bernhardt retornaron a Río Grande a una altitud de crucero de 39.000 pies, para finalmente

aterrizar sin inconvenientes a pesar del escaso carburante que les quedaba. Una vez más, ni los Daggers ni los Sea Harriers habían lanzado misiles y ambos lados vieron el encuentro con algo de frustración.

A medida que la mañana daba paso a la tarde, el CdoFAS continuaba enviando misiones periódicas de Skyhawks, aunque la mayoría fueron escoltadas por Mirages que operaban desde Río Gallegos. Los aviones del Grupo 6 fueron enviados nuevamente a la acción, en una instancia más dramática, ya avanzada la tarde cuando el Escuadrón San Julián recibió su primera misión antibuque de la guerra. Tres Daggers recibieron la orden de atacar a última hora de la tarde a cuatro buques de guerra británicos que habían sido vistos en la zona del Seno Berkeley, al norte de Puerto Argentino. Cada uno llevaría dos bombas de 500 libras, con tres depósitos suplementarios de 1.300 litros, así como los cañones DEFA que serían utilizados ofensivamente durante el ataque. La escuadrilla debía ser escoltada por otro par de Daggers armados con dos Shafrir y cañones. La escuadrilla "Torno" despegó de San Julián a las 1900Z, con una hora planificada de ataque para las 1945Z, liderada por el capitán Dimeglio en el C-432. Sus numerales eran el teniente Aguirre Faget y el primer teniente César Román, respectivamente al mando del C-407 y el C-412. La sección de escolta, "Fortín", que los siguió pocos minutos después de las 1905Z, estaba comandada por el capitán Guillermo Donadille con el primer teniente Jorge Senn como su numeral.

La escuadrilla "Torno" cruzó sin problemas hacia las Malvinas, pasando al norte de la Isla Saunders a las 1935Z y por la costa oeste de la Isla Soledad cinco minutos después. Aunque Román creyó haber visto a un Sea Harrier, no hubo contactos con las PAC británicas y los tres Daggers entraron sobre el Seno Berkeley en vuelo de alta velocidad y rasante en busca de los barcos. Como no estaban a la vista, rápidamente decidieron seguir la búsqueda, a pesar de la escasa reserva de combustible. Los tres Daggers del Grupo 6 giraron al sur para rodear el Cabo Pembroke y ahí, ante ellos, retirándose después de bombardear Puerto Argentino, estaban la "Alacrity", "Arrow" y "Glamorgan".

Los buques británicos no esperaban un ataque y cada Dagger tuvo tiempo para seleccionar un blanco y efectuar una cuidadosamente calculada corrida de entrada antes de lanzar sus bombas. Como ocurriría muchas veces en los días posteriores, las naves de la Royal Navy estuvieron al borde de la catástrofe. La "Glamorgan" resultó afectada por dos bombas que cayeron a sus lados y le causaron algunas averías por debajo de la línea de flotación, la "Alacrity" tuvo daños similares y una vía de agua, mientras que la "Arrow" fue la que mostró más daños por proyectiles de cañón que dibujaron una línea de perforaciones en su chimenea y la estructura adyacente. La escuadrilla "Torno" había infligido los primeros daños, aunque fueron menores, en la Fuerza de Tareas británica. No obstante, su retorno a San Julián todavía resultó un tema rodeado de tensión ya que, escasos de combustibles, los Daggers no pudieron mantener el perfil de vuelo rasante que les permitía eludir la detección del radar. Obligados a subir, los tres aviones mantuvieron niveles separados de vuelo a 45.000 pies, 23.000 y 33.000 para complicar cualquier intento de intercepción por los Sea Harriers. En realidad una PAC se acercó a cinco millas del número dos pero desistió cuando su propio nivel de combustible alcanzó un nivel crítico y la sección "Fortín" de escolta se aproximaba por su lado a los Sea Harrier. Una vez más los pilotos de los Dagger de intercepción se sintieron contrariados, pero en realidad fue con mucho alivio que Aguirre Faget escuchó al controlador del CIC informarle de la partida de los Sea Harrier. Había estado dentro del alcance de los misiles y fue muy cosciente de esa situación.

Casi al mismo tiempo que la escuadrilla "Torno" cruzaba la Isla Soledad hacia los buques birtánicos, dos Daggers de Río Grande se trabaron en un arriesgado combate con otros dos Sea Harriers. Su misión de escolta hacia la Isla Soledad había seguido el mismo esquema de las salidas anteriores y los Daggers fueron vectoreados hacia los Sea Harriers que se aproximaban desde el "Hermes", alejado hacia el noroeste. Los Daggers estaban a unos 33.000 pies con los Sea Harriers a 20.000 pies y, mientras se acercaban unos a otros, un misil aire-aire, presumiblemente un Shafrir, fue lanzado hacia el avión del Lt (teniente de navío) Martin Hale del 800 Sqdn. Resulta claro del informe del propio Hale, aunque no así de fuente alguna de la FAA, que el misil en realidad se enganchó en su avión y lo siguió hasta los 5.000 pies hasta que cayó, ya fuera desviado por los señuelos o simplemente porque había agotado su combustible. De cualquier manera, el misil pasó alarmantemente cerca de su avión. Mientras tanto, el Dagger que había disparado el misil, el C-433 del primer teniente José Ardiles, comenzó a trepar rápidamente hacia una altitud segura pero cayó víctima de un Sidewinder disparado por el otro Sea Harrier, el XZ455 del Flt Lt (Primer teniente) Bertie Penfold. El misil había sido lanzado desde una distancia de casi tres millas y fue ayudado en su camino por el brillante reflejo del posquemador del Dagger. El C-433, el primer avión del Grupo 6 que cayó en combate, explotó a eso de las 1941Z y más tarde se encontraron algunos trozos tan al sur como la Isla Lively. No se encontro indicio alguno del desafortunado piloto del Dagger.

El 1 de mayo no fue un buen día para la FAA y su primer asalto total sobre los buques y aviones de la



En el costado de babor de un Dagger del G6C, se ven tres siluetas de buques británicos pintadas con todo detalle. La fotografía fue tomada en 1988 en su base de Tandil y aunque no tienen indicación de fecha, se presume que corresponderían al ataque del 1º-5-82 efectuado por la escuadrilla "Torno" en el que fueron averiadas las fragatas "Alacrity", "Arrow" y "Glamorgan". (Marcel Yves Martin)

flota británica había resultado en oportunidades perdidas, confusión y errores tácticos. Una cierta ingenuidad había contribuido a la pérdida de cuatro aviones y cinco tripulantes en batallas aéreas, por lo que un rápido replanteo de tácticas resultaba obviamente necesario si el CdoFAS pretendía una oportunidad de ganar una guerra aérea. Para el Grupo 6 la perspectiva era particularmente dura. Los sucesos del 1 de mayo habían demostrado que los Daggers simplemente no tenían a capacidad de combustible como para permanecer sobre la Isla Soledad en un rol de escolta por mucho más que unos pocos minutos y, sin reabastecimiento en vuelo, no tenían lugar para un error de juicio o una pérdida de combustible por daños en combate. Tanto el Grupo 6 como el Grupo 8 equipado con Mirages también habían comprendido que su bien disciplinado enemigo no permitiría que los Sea Harriers fueran atraídos a un combate excepto cuando los conviniera. El Grupo 6 también sabía que sus misiles Shafrir probablemente se mostrarían inadecuados en cualquier pelea de avión a avión con los Sea Harrier. Por lo tanto, durante las siguientes tres semanas, dominadas generalmente por el mal tiempo, se elaboraron nuevos planes para rechazar los inevitables desembarcos británicos.

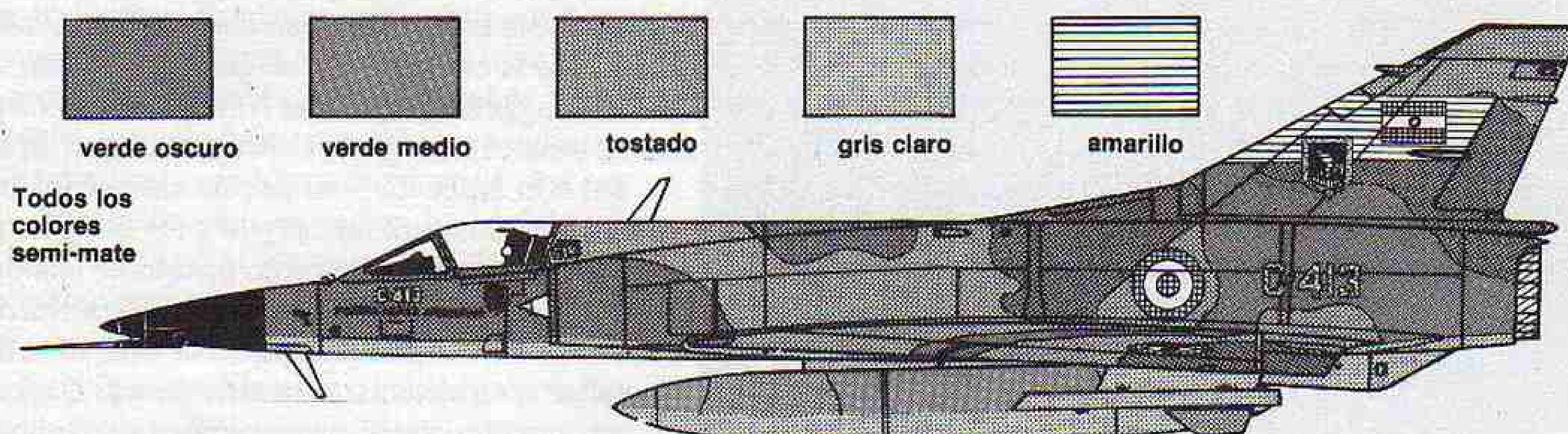
A principios de mayo no se lanzaron misiones de largo alcance del Grupo 6, principalmente porque los buques británicos se cuidaban de no aventurarse a las cercanías de Puerto Argentino con tiempo claro e invitar así a una represalia del CdoFAS. Los bombardeos costeros raramente se realizaban en las horas del día y en las pocas ocasiones que los Skyhawks de la FAA fueron enviados contra los buques se registraron pérdidas argentinas. Sin embargo, durante ese período el Grupo 6 realizó misiones de escolta para muchas actividades navales y aéreas alejadas del área inmediata a las Malvinas. Un pequeño éxito fue logrado el 4 de mayo cuando los capitanes Robles y Cimatti del Escuadrón Dagger de Río Grande proveyeron cobertura superior a los KC-130H del Grupo 1 que reabastecieron a los dos Super Etendard del CANA que destruyeron al "Sheffield".

Como había ocurrido el 30 de abril, la noche del 20 de mayo encontró a los escuadrones del CdoFAS tensos e irritados esperando un combate que se sabía sería inminente. El largamente anticipado desembarco anfibio británico se rumoreaba que estaba cercano, pero su localización, escala y estilo sólo podían ser conjeturados por la inteligencia de la FAA. Resultaba claro sin embargo que sería necesario un asalto total sobre las fuerzas de desembarco si tenían que ser rechazadas y todos los peligros inherentes en ese tipo de misiones eran por entonces bien conocidos. Las misiones antibuque de los Skyhawks los días 9 y 12 de mayo habían

El Dagger del G6C matrícula C-420 termina de ser alistado para una misión, mientras que el personal de tierra corre a completar el alistamiento del C-421. La fotografía fue tomada durante la guerra en una base del Sur y prueba que (aunque los autores de esta obra no obtuvieron ese dato oportunamente) ambos aviones fueron desplegados para la campaña de 1982. (Cap. Res. Exequiel Martínez)



DAGGER 'A' C-413 GRUPO 6 DE CAZA



Colores de los números de la matrícula: a babor y estribor de la nariz y babor de la parte trasera del fuselaje - tostado; estribor de la parte trasera del fuselaje - verde oscuro; puerta del tren delantero - negro.

demostrado claramente el daño que los misiles británicos y el mal tiempo podían causar en los cazabombarderos de la FAA.

La mañana del 21 de mayo amaneció fría, gris y con niebla. Las primeras salidas desde el continente contra los buques británicos en el Estrcho San Carlos fueron enviadas hacia objetivos, por el momento sin confirmar, avistados temprano por puestos de observación desde tierra. Los datos de reconocimiento aéreo de los MB-339A del CANA y los Pucarás del Grupo 3 no fueron recibidos hasta cerca del mediodía y por lo tanto estas primeras misiones resultaban algo así como un ''pegue o falle''. El primer par de Daggers del Grupo 6 que partió esa mañana eran los del capitán Dimeglio y del teniente Carlos Castillo, la escuadrilla ''Cuña'', del Escuadrón San Julián. Despegaron alrededor de las 1230Z (la hora citada por la FAA es imprecisa) como parte de una formación más grande, o más bien un agrupamiento de escuadrillas, que debía llegar sobre el blanco en olas de ataque dentro de un lapso reducido. La intención era crear el máximo posible de confusión en las defensas de los buques, al tiempo que minimizaban sus propias dificultades en su entrada a los objetivos. Cada Dagger estaba armado con dos bombas de 500 libras y llevaba tres tanques de 1.300 litros, una configuración pensada para permitir un regreso seguro del avión a su base al tiempo que le daba la mayor carga de armamento posible. Las bombas estaban provistas de detonadores de acción retardada diseñados para permitir al avión alejarse del barco debajo de él antes de que explotara la bomba. Los cañones DEFA también debían ser utilizados en la corrida de entrada aunque se estimaba que su valor podía ser más psicológico que otra cosa.

Las condiciones meteorológicas habían mejorado considerablemente para cuando la escuadrilla ''Cuña'' se acercó a la costa de la Gran Malvina. Su ruta había sido trazada por el norte y consecuentemente su entrada al Estrecho San Carlos sería por el noroeste de los buques piquetes británicos. Dimeglio y Castillo encontraron ocho buques en la bahía y eligieron a uno particularmente aislado que se presentaba tres cuartos de popa a su dirección de ataque. Ambos Daggers se aproximaron en un esquema de ataque alineado sobre la popa y los pilotos vieron que el fuego de sus cañones impactaba en la superestructura pero no estuvieron seguros en cuanto a los efectos de las bombas. En realidad el ''Antrim'' resultó levemente dañado en ese primer ataque a las 1325Z, aunque fue sorprendido con la guardia baja y respondió con muy poco fuego antiaéreo y sin disparar misiles. Los Daggers pasaron sobre el crucero sin problemas para empezar su largo retorno a San Julián. Sin embargo, en los próximos minutos el buque se vería seriamente dañado con nuevos ataques de Dagger.

Menos de una hora antes, poco después de que la escuadrilla ''Cuña'' dejara San Julián, el Escuadrón Dagger Río Grande había enviado sus primeras misiones antibuque de la guerra. Dos escuadrillas de tres aviones despegaron con diferencia de escasos minutos para buscar y destruir buques británicos, naves de asalto y transportes, cuando fuera posible, en el Estrecho San Carlos. Se había planeado su arribo al área más o menos juntos minutos después del ataque de los ''Cuña''. La primera escuadrilla era la ''Ñandú'', encabezada por su comandante, mayor Martínez, con el capitán Carlos Rohde y el teniente Pedro Bean como numerales. La escuadrilla ''Perro'' estaba compuesta por el capitán Moreno, el teniente Voloni y el capitán Janett. Las dos escuadrillas se acercaron a unos 900 metros una de otra mientras volaban sobre el mar, con ''Napo'' Martínez liderando la formación en una ruta por el norte sobre el Monte Rosalie hacia el Estrecho San Carlos. Como Dimeglio pocos minutos antes,

En la pista de San Julián se ve al Dagger C-407, aparato que participara del ataque a las fragatas inglesas "Alacrity", "Arrow" y "Glamorgan". Posteriormente, el 21-5-82 y cuando era piloteado por el primer teniente Senn, fue derribado sobre la Gran Malvina. El piloto pudo eyectar y más tarde fue rescatado en Puerto Howard por propias fuerzas. (Cap. Res. Exequiel Martínez)





Una sección de M 5 Dagger vuela en formación de combate a baja altura, recortando sus siluetas contra un cielo de nubes plomizas. (Luis Garasino)

enseguida se enfrentaron a unos pocos buques en el Estrecho y muchos otros más a la distancia en la Bahía de San Carlos. Rápidamente decidió atacar a los tres buques de guerra en el Estrecho y se dirigió hacia el barco a la izquierda del grupo, que identificó como un destructor Tipo 42. En realidad, parece que el objetivo de su ataque con cañones y bombas fue la "Broadsword", aunque los daños a la fragata se limitaron a los proyectiles de 30mm de los DEFA. Rohde y Bean atacaron al buque en el centro del grupo, que fue identificado por fuentes británicas como la "Argonaut", la fragata que antes había sufrido algunas averías en el ataque con cohetes de un MB-339A. Otra vez la "Argonaut" escapó sin sufrir serios daños. En el curso del ataque el teniente Pedro Bean fue alcanzado por un misil lanzado desde un buque cuando se dirigía sobre su blanco y su avión, el C-428, se quebró y golpeó el agua, matándolo. Algunos de sus colegas creyeron haber visto una eyección pero ésto parece improbable y su cuerpo nunca fue recuperado.

Los análisis de posguerra sobre el incidente efectuados por la FAA identificaron el misil como un Seacat lanzado por la "Argonaut" o la "Plymouth", pero un candidato más probable parece ser un Seawolf disparado desde la "Broadsword". Aunque consternados por la visión del Dagger de Rean desintegrándose, la escuadrilla de Moreno siguió detrás de la "Ñandú" y los tres Daggers bombardearon el "Antrim" a las 1331Z. Fue este ataque el que dejó al destructor con una bomba sin explotar de 1.000 libras alojada en sus entrañas después de haber penetrado por el sector de popa y haber pasado a través de varios compartimientos, incluyendo el pañol de los Seaslug. El ataque efectivamente puso al "Antrim" fuera de acción y se vió obligado a buscar la relativa seguridad de la Bahía San Carlos para efectuar reparaciones de urgencia y desactivar la bomba. La escuadrilla "Perro" escapó sin problemas (a pesar de que el "Antrim" les había disparado un Seaslug) y una vez que pasaron hacia el sur sobre el Estrecho San Carlos giraron hacia el oeste rumbo al continente. Fue en ese momento que uno de los Daggers escapó a un AIM-9L que le disparó desde su alcance máximo el Lt Martin Hale en un Sea Harrier del 800 Sqdn. El y su jefe de escuadrilla habían sido vectoreados para interceptar a los Daggers pero llegaron demasiado tarde como para tener una oportunidad razonable de derribarlos. Ambos Sea Harriers iniciaron una breve persecución sobre la Gran Malvina, pero fallaron en alcanzar a los más veloces Daggers y tuvieron que desistir al bajar su nivel de combustible.

Las primeras misiones del Grupo 6 a los fondeaderos británicos en el Estrecho San Carlos establecieron un claro esquema para aquellos de días futuros, en términos de logros y costo. De ocho Daggers despachados en tres escuadrillas, uno se había perdido y su joven piloto resultó muerto. Aunque un buque de guerra había sufrido algunos daños serios, ninguna de las bombas lanzadas (aparentemente una mezcla de 500 y 1.000 libras) detonó al impactar en las naves y el fuego de los cañones de los Dagger había causado sólo averías menores. En las primeras horas de la tarde el CdoFAS estaba seguro de que los desembarcos no podían ser de diversión y que la invasión británica en realidad ya había comenzado. Las fuerzas terrestres argentinas no podían ejercer una interferencia significativa y resultaba claro que sólo la FAA podría retrasar el avance infligiendo grandes pérdidas inaceptables en los buques de la Royal Navy. Con los beneficios de un continuo buen tiempo, una mejor inteligencia desde las islas y las experiencias de la mañana, se planearon las misiones de la tarde.

En esencia, el papel del Grupo 6 para la tarde del 21 de mayo era proveer una misión de máximo esfuerzo que pondría alrededor de una docena de Daggers en el área del Estrecho San Carlos, en olas sucesivas separadas por pocos minutos. La estrategia básica había funcionado bien durante la mañana y se esperaba que las PAC de Sea Harriers quizás no podrían hacer frente a un creciente número de aviones que atacaban desde diferentes direcciones. Se planificó que seis Daggers partieran de San Julián en dos escuadrillas poco después de las 1645Z y que otro grupo partiera de Río Grande aproximadamente diez minutos más tarde. La escuadrilla "Laucha" sería la primera en despegar de San Julián seguida por la "Ratón" un minuto después, mientras que "Cueca" y "Libra" saldrían de Río Grande alrededor de las 1655Z, aunque todas las horas eran consideradas flexibles. En la práctica, los aviones de Río Grande despegaron primero en anticipación para llegar al blanco a las 1730Z. La escuadrilla "Cueca" era comandada por el capitán González y sus numerales para la misión eran el teniente Bernhardt y el primer teniente Héctor Luna. La escuadrilla "Libra", que los siguió inmediatamente después, tuvo dificultades y sólo dos aviones, los del capitán Cimatti y el capitán Robles, pudieron despegar. González había recibido instrucciones para atacar un buque británico aislado que habia sido visto en las afueras de Puerto Howard en el Estrecho San Carlos, por lo que su escuadrilla debía cruzar la Gran Malvina y pasar sobre las montañas Hornby antes de alcanzar el estrecho. La misión experimentó un segundo contratiempo cuando el Dagger de Cimatti empezó a perder aceite y, dejando

una estela de humo negro, volvió a Río Grande donde aterrizó sin problemas. Robles se unió a la escuadrilla "Cueca" y los cuatro Daggers siguieron un silencio de radio. Antes de que descendieran de la altitud de crucero al vital perfil de vuelo bajo necesario para evitar su detección, en realidad ya habían sido identificados por los radares británicos, en particular los del "Brilliant", y una PAC de Sea Harriers del 800 Sqdn ya estaba en camino para encontrarlos.

Los Daggers pasaron sobre la Isla Jasón y en la Bahía Rey Jorge giraron hacia un rumbo de 060° para pasar entre los montes Robinson y María. uando estaban al norte del Establecimiento Chartres fueron vistos por los Sea Harriers y Robles y Luna, ubicados a la izquierda del grupo, fueron perseguidos por el Lt Cdr Rod Frederiksen (en el XZ455) quien disparó un Sidewinder al Dagger más cercano. Momentos antes de que el avión de Luna (C-409) fuera alcanzado por el misil, alcanzó a ver el Sea Harrier del S/Lt (subteniente, equivalente a teniente de fragata) Andy George por encima de él, pero su intento de prevenir al resto se vió frustrado por una falla en el equipo de radio. El misil dañó severamente las superficies de control, lo que causó que el Dagger realizara un rolido violento. Luna no tuvo otra opción que abandonar el avión lo más rápido posible y, alrededor de las 1735Z, se eyectó con éxito a bajo nivel cerca del Abra del Río Teal. Los restos de su Dagger cayeron en las cercanías. El sólo sufrió heridas de poca consideración y fue rescatado al día siguiente, para volver a la Argentina el 25 de mayo.

Sin haberse dado cuenta de lo sucedido a Luna, Robles tampoco advirtió un ataque con cañones sobre su avión por parte de Frederiksen. Otro ataque similar sin éxito realizado por George sobre González y Bernhardt también pasó desapercibido. Los pilotos del Grupo 6 estaban preocupados en encontrar un camino a través de las montañas por debajo de las nubes, que habían descendido para ubicarse en el nivel del rumbo planeado. Finalmente encontraron una pequeña quebrada y los Daggers la atravesaron en fila. En ese momento Robles rompió el silencio radial para informar que Luna ya no estaba con ellos por lo que se supuso que se había estrellado contra una montaña en los minutos previos. Sin embargo, asuntos más inmediatos requirieron su atención ya que cuando los tres Daggers pasaron sobre la costa de la Gran Malvina, enfrente de ellos, muy cerca del Seno Grantham, estaba la "Ardent". González encabezaba el trío y cuando se aproximaban a través de un liviano fuego de artillería, lanzó su única bomba de 1.000 libras. Mientras sobrevolaba al buque, vió a la bomba caer corto, golpear el agua y levantar una nube de esupma, antes de rebotar y alojarse cerca de la popa. El siguiente fue Bernhardt, el numeral dos, cuya bomba detonó al impactar con la fragata, demoliendo al Lynx XZ251, su hangar, el lanzador de Seacat y muchos equipos más. Muchos tripulantes resultaron muertos o heridos por el ataque. Cuando Robles entró a la fragata, peda-

Una singular fotografía tomada durante la guerra en la base de San Julián muestra a tres Dagger en alerta para partir a la primera orden. Sobre las planchas de aluminio con que se reforzaron plataformas y áreas de dispersión junto a la cabecera de la pista, se ve una doble fila de bombas de 500 libras. (Cap. Res. Exequiel Martínez)







M5 DAGGER

El modelo de Mirage 5 que equipó al Grupo 6 de Caza –emblema a la derecha– durante la batalla del Atlántico Sur en 1982, que se ve en esta lámina con sus armamentos opcionales desplegados en el hangar de la unidad (Base de la VI Brigada Aérea en Tandil) es de construcción israelí, versión del famoso cazabombardero diseñado por la Dassault-Breguet, de Francia. Sus combinaciones de armamentos incluyen dos cañones de 30 mm y 10 bombas de 500 libras o dos bombas de 1.000 libras y dos misiles aire-aire o un misil aire-superficie, capacidad de carga que se reduce en el caso de llevar los dos grandes tanques suplementarios de combustible de



DEL G6C

1.700 litros cada uno, o tres de 1.300 litros, como en el caso de las misiones de largo alcance que debió cumplir sobre Malvinas. La velocidad máxima del Dagger es de 2.350 km/hora a 12.000 m de altura, aunque su techo de servicio alcanza a 17.000 metros.

A dos Daggers del G6C pertenecientes al escuadrón desplegado a Río Grande les correspondió protagonizar el primer encuentro de combate de la guerra con Sea Harriers del 801 Sqdn (en la mañana del 1-5-82) según se relata en las páginas precedentes.

(Marcel Ives Martin)

zos de la "Ardent" todavía estaban girando en el aire como consecuencia de la explosión. Su bomba, sin embargo, no causó mayores daños y poco antes de las 1740Z los tres Daggers giraron al sur para escapar por sobre el Estrecho San Carlos y luego retornar a salvo a Río Grande. La "Ardent", dañada pero lejos de estar terminada, se movió al noroeste hacia la protección de otros buques agrupados cerca de la entrada de la Bahía San Carlos.

Los seis Daggers de San Julián habían despegado poco después de las 1645Z con la intención de llegar a la zona del blanco en dos grupos a las 1750Z y 1751Z. La escuadrilla "Laucha" estaba liderada por el primer teniente Román con el mayor Luis Puga y el primer teniente Mario Callejo como sus números dos y tres, respectivamente. La "Ratón" estaba al mando del capitán donadille y sus numerales dos y tres eran el mayor Justo Piuma y el primer teniente Senn (aunque de mayor rango, Puga y Piuma aceptaban la jefatura de oficiales de grado inferior pero con mayor experiencia de combate). La escuadrilla "Laucha" cruzó por el centro de la Gran Malvina sin incidentes, aunque la visibilidad no era la mejor con algunas nubes espesas, techo bajo y lluvias intermmitentes, y alrededor de las 1745Z los tres Daggers cruzaron la costa de la isla occidental y pasaron sobre el estrecho hacia un grupo de buques de guerra británicos que se destacaban sobre el horizonte hacia el este. Román y Puga efectuaron un ataque directo sobre la "Brilliant" que, en ese momento, estaba en el cuello del fondeadero de San Carlos, pero no sufrió daños por bombas y los cañones sólo le provocaron averías menores y algunas bajas. Mientras tanto, Callejo atacaba a una "fragata" cercana y tuvo la fortuna de escapar sin consecuencias cuando una esquirla resquebrajó su parabrisas durante la corrida de entrada. Siguió adelante, pese a todo, con su ataque con cañones pero, al igual que sus colegas, sus bombas no causaron daños y se alejó del área perseguido por una nube de misiles y fuego de artillería. No obstante la fortuna sonrió a la escuadrilla "Laucha" y los tres pilotos pudieron trepar a una altitud segura de crucero económico a 35.000 pies, tras lo cual retornaron sin más incidentes.

La "Ratón" debía seguir a la escuadrilla "Laucha" sobre el Estrecho San Carlos desde el área de Puerto Howard un minuto o poco más después del ataque de esta última sobre la "Brilliant", pero su descenso a bajo nivel sobre la Gran Malvina había sido captado por los radares de todos los buques, incluida la "Brilliant". Mientras la escuadrilla "Laucha" giraba al sur para escapar, el controlador en el ya dañado cuarto de operaciones de la nave ya estaba vectoreando a dos Sea Harriers del 801 Sqdn desde una órbita de PAC, al noroeste del Monte María, hacia la cada vez más cercana escuadrilla "Ratón". Mientras volaban rasante sobre tierra al norte del Monte María, todavía a un minuto o dos de su objetivo, Donadille y Piuma fueron vistos por el Lt Steve Thomas en el ZA190 y el Lt Cdr Nigel Ward en el ZA175, quienes estaban volando por encima y detrás de ellos. Irónicamente, fueron las marcas en amarillo brillante sobre las alas, que habían sido pintadas después del 1 de mayo para evitar nuevos incidentes con las baterías antiaéreas argentinas, las que inicialmente atrajeron la atención de Thomas.

Senn, volando a la derecha de la formación, vió a los Sea Harriers acercarse desde su derecha y advirtió a los otros. En una seguidilla de sucesos, Donadille y Piuma eyectaron sus tanques suplementarios, soltaron sus bombas y giraron a la derecha para encontrarse con Ward que estaba descendiendo hacia ellos. Sin embargo, no advirtieron a Thomas, quien se estaba moviendo detrás de ellos buscando enganchar a sus misiles. Sin ser visto por los Sea Harriers, y momentáneamente retrasado en desprenderse de sus tanques y bombas, Senn continuó hacia el este, pasando por sobre el rumbo de Donadille mientras éste se dirigía de frente hacia Ward. Donadille disparó dos ráfagas de cañón, la primera a una distancia de unos 650 metros, pero Ward escapó sin daños pasando por debajo del Dagger de Donadille. Mientras Donadille trepaba en un ángulo elevado (después de haber pasado peligrosamente cerca del suelo) corrigió su trayectoria para evitar a Senn, quien retornaba cruzando su rumbo, y, mientras hacía ésto, se convirtió en el segundo derribo de Steve Thomas.

Segundos antes, el Dagger de Piuma, el C-404, se había desintegrado cuando fue alcanzado por un Sidewinder lanzado desde el ZA190. El segundo misil de Thomas fue disparado casi inmediatamente y siguió al Dagger de Donadille en un giro hacia la derecha antes de detonar a pocos metros de la raíz del ala. Tal como había sido la experiencia de Héctor Luna pocos minutos antes, Donadille experimentó una pérdida total de control y su avión primero levantó la nariz, enseguida picó y entró en una barrena incontrolable. Afortunadamente Donadille pudo eyectarse de su condenado C-403.

Después de una breve cacería a bajo nivel, Jorge Senn, en el C-407, también fue derribado por un Sidewinder y su Dagger se desintegró antes de caer girando horizontalmente sobre el terreno. Había sido alcanzado por Nigel Ward, el piloto del Sea Harrier que Senn había visto primero poco antes. Sorprendentemente, tanto Piuma como Senn pudieron eyectarse con éxito (aunque este último sufrió algunas heridas en la cara) de sus aviones ya condenados y los tres pilotos del Grupo 6 fueron más tarde rescatados y llevados a Puerto Howard. El breve y violento encuentro había tenido lugar sobre el área de Green Hill Bridge, unas tres millas a sudeste de Monte Carolina, y los Daggers de Donadille y Piuma (C-403 y C-404) cayeron los dos cerca del mismo Green Hill Bridge. El avión de Senn (C-407) cayó cuatro millas al oeste, a unas dos millas del Monte Carolina. Habían sido destruídos a las 1750Z, precisamente la hora planeada para que realizaran su ataque en el Estrecho San Carlos.

El día resultó traumático tanto para la FAA como el Grupo 6. Sin duda se habian registrado éxitos para la Argentina pero en la noche del 21 de mayo mucho de eso todavía no estaba confirmado. Lo que estaba más allá de toda duda era el castigo sufrido por la FAA para lograr esos triunfos. La FAA lanzó 54 misiones –el CdoFAS no logró alcanzar su máximo esfuerzo planeado en 63– pero siete aviones se habían perdido y la mayoría de sus pilotos habían muerto o todavía estaban desaparecidos. Para el Grupo 6 la situación estaba bastante cerca de una catástrofe, con cinco Daggers destruídos, cuatro de ellos en el lapso de 15 minutos. Al contrario de lo sucedido el 1 de mayo, los Sea Harriers habían operado sobre la Gran Malvina por



El fuselaje del Dagger C-403 del G6C que tripulara el capitán Donadille –quien se salvó eyectando– se ve relativamente intacto en el sitio de su caída y fue posteriormente fotografiado por los británicos. Fue derribado el 21-5-82 por un AIM-9L disparado desde el Sea Harrier ZA190 del Escuadrón 801.



Esta otra foto deja ver los restos en trozos muy pequeños del Dagger C-409 del G6C, del cual eyectó exitosamente el primer teniente Héctor Luna, luego de que el aparato fuera alcanzado (el mismo 21-5-82) por otro AIM-9L Sidewinder disparado por el Sea Harrier XZ455 del Escuadrón 800. (815 Sqdn."Exeter" Flight).

debajo del nivel en el que los radares de la FAA en Puerto Argentino podían detectarlos y, sin advertencia alguna de su presencia, los Daggers y Skyhawks resultaban completamente desvalidos y eran sorprendidos absolutamente "fríos". Un verdadero arsenal de armas los enfrentaba en la Bahía San Carlos y la barrera había aumentado en ferocidad durante el curso del día. Muchos de los Daggers que habían alcanzado la seguridad de San Julián y Río Grande para esa noche ya mostraban las cicatrices de la batalla. La perspectiva de otro día como ése era simplemente insostenible.

Mientras los británicos trabajaban sin detenerse para desembarcar sus fuerzas en San Carlos, la FAA trabajaba con el mismo ímpetu para reparar los daños de la batalla en los caza-bombarderos. Aunque lo suficientemente robustos y resistentes como para poder volver al continente a salvo, muchos de los Daggers habían soportado múltiples impactos de esquirlas y proyectiles durante el 21 de mayo y necesitaban que esa noche se les prestara una considerable atención para estar listos el día siguiente para alzar vuelo. Inevitablemente, algunos no estuvieron preparados a tiempo y para el amanecer el CdoFAS ya había reducido la operación planeada. El tiempo también era terrible, con nubes bajas y lluvia sobre las Malvinas y parte de la Patagonia y Tierra del Fuego. Finalmente, al parecer sólo dos misiones de Skyhawk fueron enviadas en las últimas horas de la tarde del 22 de mayo. Para el mediodía del 23 de mayo el tiempo había mejorado lo suficiente para permitir recomenzar las acciones y, para los Daggers, los perfiles tuvieron pocos cambios. Al no tener capacidad de reabastecimiento en el aire el plan de vuelo era de un simple "hi-lo-hi" (alto-bajo-alto) con tanques suplementarios y una sola bomba de 1.000 libras. Ninguno de los Daggers cargados con bombas llevaban Shafrir y dependían totalmente del CIC de Puerto Argentino y de otros aviones para que les advirtieran sobre la presencia de PAC de Sea Harriers. Si el aviso llegaba con la suficiente anticipación simplemente retornaban al continente. Cuando eran enviados en olas desde el continente, los más veloces Dagger iban primero, dejando a los Skyhawks que los seguían reabastecerse en vuelo y luego atacar a los buques cuando todavía se estaban recuperando de la incursión de los Daggers.

El 23 de mayo los primeros ataques argentinos no tuvieron lugar hasta las 1645Z y menos de la mitad de las salidas planeadas lograron alcanzar sus objetivos y cumplir con su misión. Ni el escuadrón de San Julián ni el de Río Grande lograron éxitos notables en las pocas misiones de esa tarde pero, más avanzado ese mismo día, el desastre volvió a golpear. Poco antes de las 1900Z un par de Daggers de Río Grande (posiblemente dos o cuatro) estaban entrando por el norte del Estrecho San Carlos cuando, presumiblemente alertados de la presencia cercana de dos Sea Harriers, abortaron su misión y tomaron el curso de regreso. Fueron vistos sobre la isla Pebble (Borbón) por el comandante del 800 Sqdn, Lt Cdr Andy Auld, y su numeral, Lt Martin Hale. El Dagger al frente iba demasiado rápido para ser alcanzado por el avión del teniente Héctor Ricardo Volponi, el C-437, estaba más de una milla atrás y dentro del alcance de misil de Hale, en el Sea Harrier ZA194. Hale disparó un Sidewinder desde una distancia de unos 900 metros por detrás del Dagger y, al final de su inevitable camino, el misil explotó al impactar en la zona de la tobera de escape. El Dagger se desintegró a bajo nivel, matando a Volponi, y sus restos cayeron a tierra en el lado occidental de la Bahía Elefante, unas dos millas al norte del establecimiento de la Isla Borbón. Había sido al menos la tercera vez que Volponi se encontraba con los Sea Harriers y la segunda oportunidad en la que Martin Hale había disparado contra su escuadrilla.

Para el 24 de mayo la batalla por la cabecera de playa había sido virtualmente ganada por los británicos y para el CdoFAS estaba resultando claro que si el poder aéreo todavía debía ganar el día para Argentina entonces tendría que hacerlo mediante golpes aislados, pero causantes de grandes daños, a los buques británicos o las concentraciones de tropas. No obstante, mientras que los suministros continuaran siendo desembarcados en San Carlos, las naves auxiliares también tendrían que ser atacadas, pero, para el 24 de mayo, la defensa aérea británica era verdaderamente temible. Tres días de dura lucha aseguraron que los británicos habían mostrado una sofisticada red SAM y que los misiles

Rapier eran ahora una amenaza real para cada misión de la FAA. Ahora todo armamento disponible sería enfrentado a los Daggers y Skyhawks que penetraran las defensas exteriores de San Carlos.

Al final de la mañana otra misión de cuatro aviones fue enviada desde San Julián y, una vez más, tomó una ruta por el norte hacia el Estrecho San Carlos. Para el 24 de mayo el CIC ya había alcanzado una eficiencia mayor para advertir a las escuadrillas de la presencia de Sea Harriers pero en esa ocasión el reciente arribo a un punto de patrulla al norte de la Isla Borbón de los aviones del 800 Sqdn del Lt Cdr Auld y el Lt Dave Smith, pasó desapercibido o no fue comunicado. Desde los 10.000 pies los dos Sea Harriers fueron vectoreados por la "Broadsword" hacia los Daggers que se aproximaban, los que, para cuando alcanzaron la Isla Borbón, estaban volando rasante y a alta velocidad hacia el Estrecho. A las 1415Z Auld, en el XZ457, se lanzó contra los dos porimeros y disparó sus Sidewinders en rápida sucesión, los que convirtieron a ambos Daggers en bolas de fuego. Smith, en el ZA193, dió caza al segundo par. Estos rompieron hacia la derecha y eyectaron sus bombas y tanques pero logró enganchar un misil en el más cercano de los dos y, momentos después, explotó cuando el Sidewinder encontró la tobera de escape. Los restos en llamas golpearon el suelo y el Dagger se desintegró en una masa ardiente. Ambos Sea Harrier persiguieron por poco tiempo al cuarto Dagger pero, con su mayor velocidad, se mantuvo fuera del alcance de los misiles y finalmente escapó.

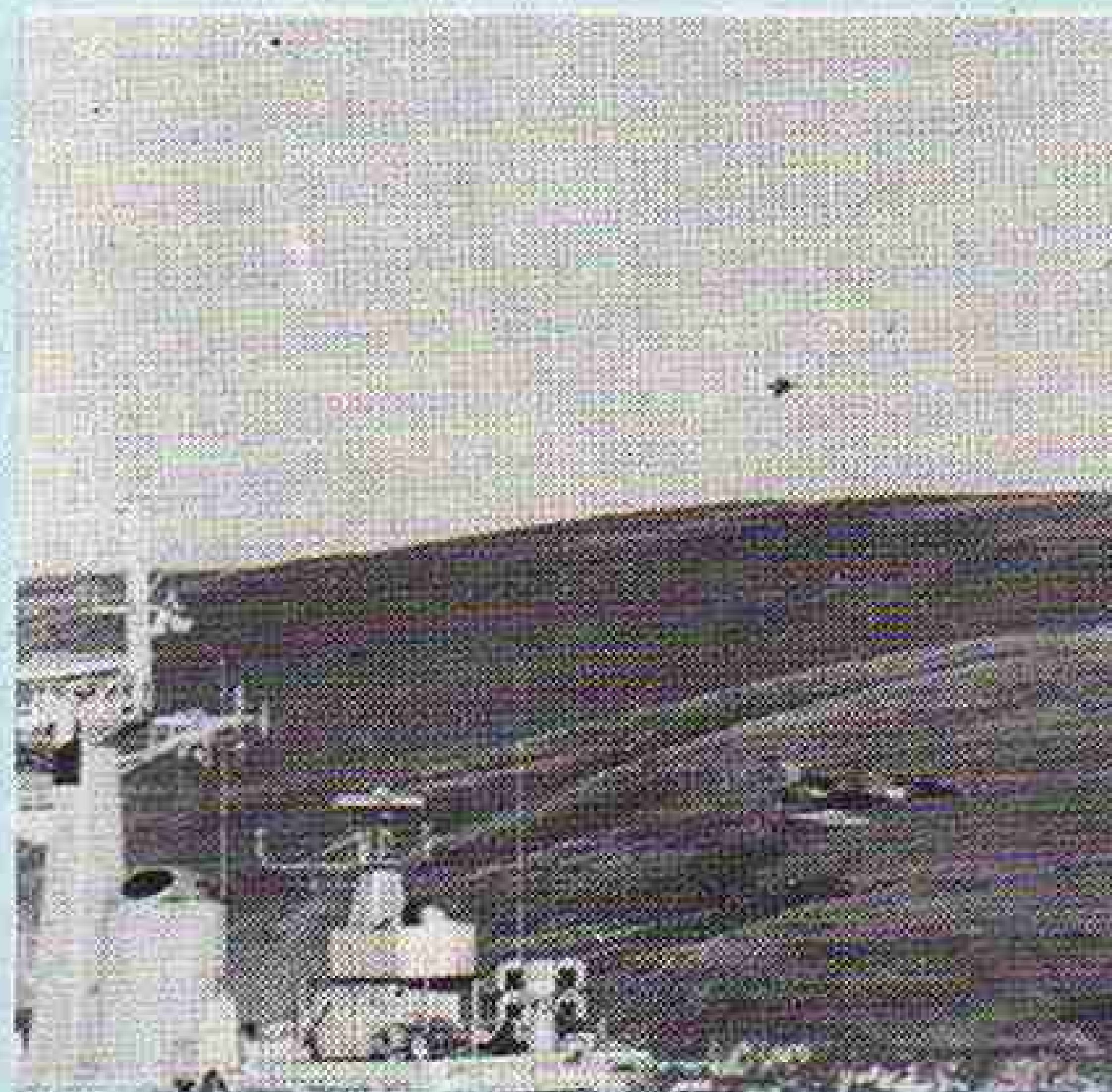
Los tres aviones derribados eran los del mayor Puga (C-419) y el capitán Raúl Díaz (C-430), ambos se eyectaron con éxito, y el del teniente Castillo (C-410), quien resultó muerto. Los dos Daggers alcanzados por Auld cayeron al mar al norte de la Isla Borbón, mientras que el de Smith impactó en el borde occidental de la Bahía Elefante en las faldas del Monte First. Puga pasó varias horas flotando en el mar hasta que alcanzó la isla y fue rescatado por personal del CANA, y al parecer fue una de las víctimas de Auld, mientras que evidencias no confirmadas y más bien circunstanciales sugieren que el otro derribo de Auld fue Díaz, el segundo sobreviviente. Por lo tanto Castillo parece haber sido el piloto que se mató en el Monte First.

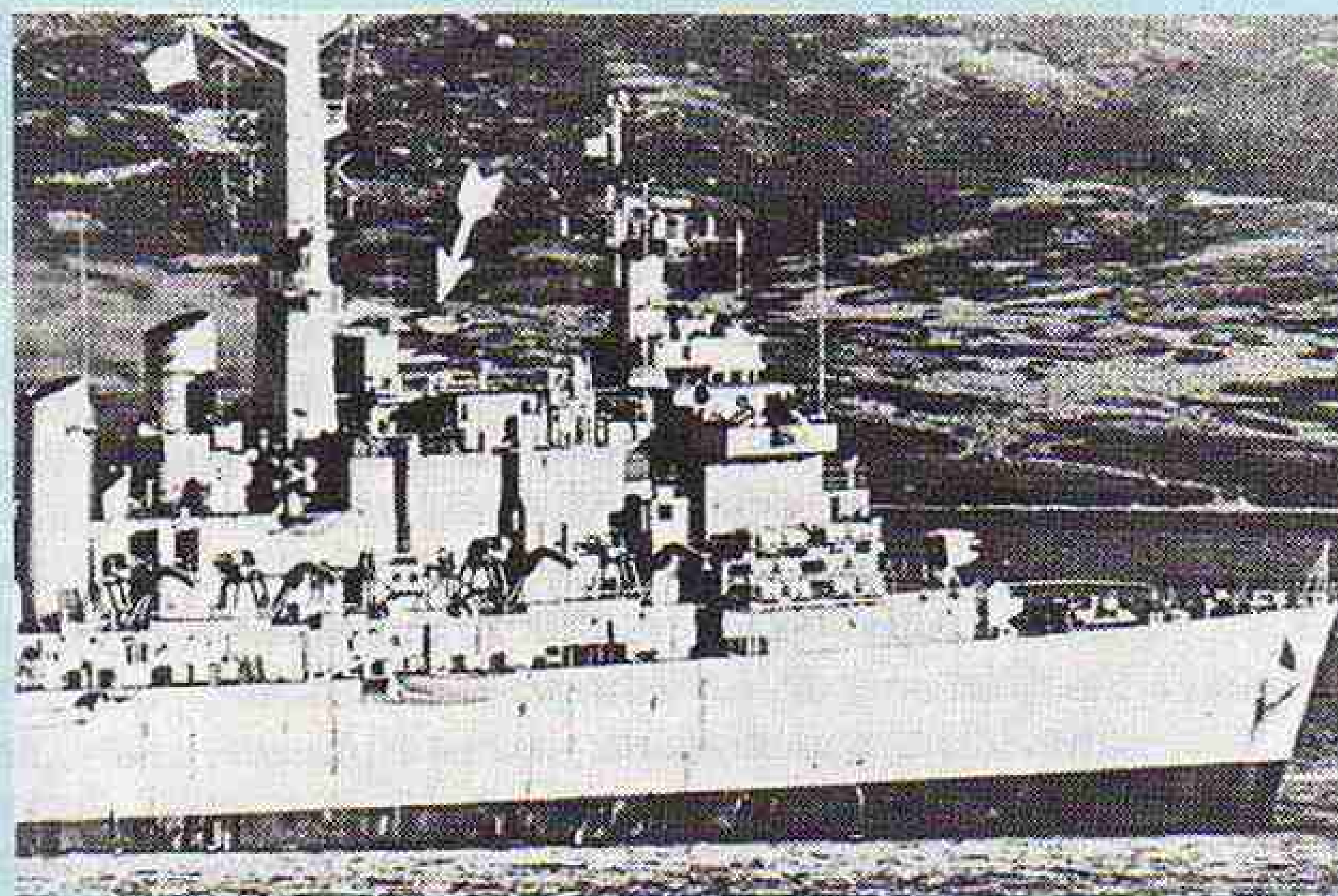
Aproximadamente al mismo tiempo que el desastre caía sobre la escuadrilla de San Julián, el capitán Mir González encabezaba otra escuadrilla de cuatro aviones desde Río Grande con rumbo norte por el Estrecho para acercarse a San Carlos por sobre las Montañas Sussex. Su escuadrilla presentaba una formación de batalla en línea frontal y atacó el primer blanco de oportunidad que encontró, que más tarde describieron como un "buque de gran tamaño". Resulta prácticamente imposible determinar de cual buque se trató, pero el daño infligido, si lo hubo, fue presumiblemente leve, ya que no hay incidentes serios informados por los británicos. Los Daggers continuaron volando rasante por San Carlos (y durante este proceso brindaron a los fotógrafos británicos muchas tomas excelentes "ahora me ven, ahora no" que más tarde fueron ampliamente publicadas), para luego retornar a salvo a Río Grande. Significativamente, sólo el Dagger de González que abría la marcha resultó sin daños de fuego antiaéreo y en sus numerales dos, tres y cuatro se encontró que habían sido alcanzados por entre dos y seis impactos de proyectiles durante su corrida por San Carlos.

La FAA admitiría más tarde que el 24 de mayo sólo 12 aviones realmente alcanzaron sus blancos en la zona de San Carlos (los otros ocho eran Skyhawks) y efectivamente la batalla aérea había sido perdida por la Argentina. Para el Grupo 6 había sido un día particularmente malo, con otra escuadrilla diezmada por los Sea Harriers. En realidad, nueve de sus diez pérdidas desde el 1 de mayo habían sido víctimas de "La muerte negra". Un cierto ánimo brindaba el hecho de que seis de sus pilotos, cinco de ellos de alto rango, se habían eyectado satisfactoriamente pero en términos militares era un pequeño consuelo. Pérdidas de la magnitud experimentada por el Grupo 6 eran inaceptables y no podían ser mantenidas. Se piensa que fue después de las pérdidas del 24 de mayo que Perú ofreció a la FAA diez Mirage 5P de la Fuerza Aérea Peruana. Estos aviones, esencialmente similares, se cree que originalmente se pensó utilizarlos como reemplazos directos para mitigar el desgaste de los Dagger pero, aunque la oferta fue rápidamente aceptada y los aviones enseguida fueron desplegados (supuestamente a Río Grande), no tomaron parte de la guerra y no fueron asimilados al servicio de la FAA hasta algunos meses después.

Ambos lados coincidieron retrospectivamente que la noche del 25 de mayo marcó el final de la batalla para la supremacía en la cabeza de playa en San Carlos. A pesar de los heroicos esfuerzos de los pilotos de la FAA y del CANA que lograron algunos éxitos sobresalientes en las etapas iniciales, los británicos habían luchado exitosamente para instalarse en la playa y habían consolidado sus posiciones. El 25 de mayo la FAA solo pudo lanzar 22 misiones contra buques británicos (algunos de los cuales estaban bien lejos de San Carlos) y sólo 17 de ellas se juzgó que habían alcanzado con éxito sus objetivos. Las pérdidas del día anterior tal vez hicieron que los Dagger quedaran en tierra esa jornada, ya que las fuerzas británicas no informaron de ninguno sobre las islas y las tres pérdidas de la FAA del 25 de mayo fueron Skyhawks del Grupo 4 y 5. Entre el 26 de mayo y el 7 de junio el CdoFAS planificó 110 salidas de ataque desde el continente pero sólo 57 realmente completaron misiones "satisfactorias". El CIC y los pilotos de la FAA cada vez se tornaban más adeptos a terminar las misiones antes de que las PAC de Sea Harriers pudieran alcanzarlos. La FAA proclamó algunos éxitos cuando los Sea Harriers se vieron forzados a perseguir a algunas escuadrillas "señuelo" y en realidad a esta táctica se le atribuyó haber cumplido un papel considerable en los ataques a los buques británicos el 8 de junio.

La mayoría de las misiones enviadas por el CdoFAS durante los últimos días de mayo fueron con los Skyhawks, en particular para los del grupo 5, que finalmente alcanzaron más éxitos contra los buques británicos que ninguna otra unidad de la FAA. No obstante, el Grupo 6 continuó montando ataques esporádicos de Dagger y el 29 de mayo se realizó otra salida desde Río Grande contra San Carlos. El temor de nuevos ataques de Super Etendard había, para entonces, movido a los portaaviones británicos bien al este de las Malvinas y como consecuencia les resultaba más difícil mantener la cobertura de PAC sobre la Gran





Arriba, izquierda. *Mientras un Dagger del G6C se aleja trepando hacia el oeste, un segundo continúa su corrida en dirección norte sobre el Estrecho de San Carlos el 24-5-82. Aunque no identificado positivamente, es muy probable que ambos aviones fueran de las basados en Río Grande y pertenecieran a la escuadrilla conducida por el capitán Horacio Mir González. La fragata en primer plano es la "Plymouth".* **Arriba, derecha:** *Otra fotografía de la misma escuadrilla del Grupo 6 de Caza, probablemente tomada momentos antes, muestra uno de los Dagger pasando detrás de la "Fearless". A pesar de muchos reclamos británicos en el sentido de que fueron derribados, la escuadrilla alcanzó su base sólo con algunas perforaciones de impactos de variado calibre. (Fotos de Ministerio de Defensa Británico)*



Una fotografía del Dagger A matrícula C-421 del G6C tomada en su base de Tandil. Se presume que la toma es anterior a su empleo en la guerra ya que aún no se le habían pintado las franjas amarillas en las alas y la deriva, como a muchas de las máquinas de su tipo desplegadas en San Julián o Río Grande.

Malvina. En esa ocasión los Daggers llegaron al área del blanco pero, por primera vez, uno de ellos fue derribado por un misil lanzado desde tierra. Las circunstancias que rodearon la pérdida del teniente Juan Bernhardt no son totalmente claras pero parece que su Dagger, el C-436, fue derribado esa tarde cuando pasaba sobre la Bahía San Carlos. Probablemente fue un golpe de mala suerte el haber sido alcanzado por un Rapier lanzado desde una batería costera. Su avión se estrelló en el mar, posiblemente en el Estrecho San Carlos, y Bernhardt resultó muerto, aunque según informes después de una eyección infructuosa. Su cuerpo nunca fue hallado.

La muerte de Bernhardt, la quinta de un piloto del Grupo 6, marcó el final de un mes amargo para la unidad. En 29 días había perdido once aviones ante un enemigo técnicamente superior y había descubierto que la simple destreza con "bastón y pedal" y la determinación eran atributos inadecuados para ganar la guerra aérea. A menos que sus tácticas fueran radicalmente cambiadas, las pérdidas continuarían inevitablemente hasta que ningún Escuadrón pudiera lanzar una misión aceptable. La Escuadrilla Skyhawk del CANA ya estaba en esa situación y las pérdidas del Grupo 4 habían reducido considerablemente su poderío. El lanzamiento de misiones con las llamadas "Órdenes fragmentarias", en las que los datos de actualización sobre los blancos eran comunicados una vez en camino, continuaría realizándose pero la mayoría de las futuras salidas serían consideradas más profunda y cuidadosamente, ya que era vital el manejo restringido de los caza-bombarderos remanentes. Los primeros días de junio estuvieron caracterizados por las típicas condiciones invernales de la región y durante una semana virtualmente no se llevaron a cabo operaciones de combate de la FAA.

En la mañana del 8 de junio la situación cambió drásticamente con tiempo despejado sobre la Isla Soledad e informes de inteligencia sobre nuevos desembarcos británicos en la zona de Puerto Agradable, unas 15 millas al sudoeste de Puerto Argentino. Un par de transportes estaban en aguas abiertas rodeadas por un terreno plano que, obviamente, no brindaba defensas naturales contra ataques aéreos. Esta oportunidad de retrasar el avance británico era demasiado tentadora para ignorarlo, pero el CdoFAS era bien consciente de los estragos que los Sea Harriers podrían causar entre los caza-bombarderos a menos que pudieran ser temporariamente distraídos del área de Puerto Agradable (y finalmente esto fue logrado, aunque en alguna medida como resultado de circunstancias ignoradas por el CdoFAS). La misión a Puerto Agradable era bastante

simple en su concepción e inicialmente involucró al Grupo 5, el Grupo 6 y los Mirages del Grupo 8 que reaparecerían sobre las Islas Malvinas por primera vez luego de varias semanas. Los Mirages, simulando una misión de caza-bombarderos, harían una entrada de señuelo hacia la zona de San Carlos desde el norte, mientras que los Skyhawks del Grupo 5 y seis Daggers del Grupo 6, pocos minutos después, seguirían una ruta por el sur hacia Puerto Agradable. La hora anticipada sobre el blanco para los Daggers de Río Grande estaba en el orden de las 1700Z, mientras que la salida de diversión de los Mirage fue planeada para que coincidiera con el ataque, escasos minutos antes, de los Skyhawks.

Los seis Daggers, cada uno con una bomba de 1.000 libras, estaban divididos en dos escuadrillas, "Perro" y "Gato", y la misión estaba al mando del capitán Rohde. El lideraba la escuadrilla "Perro" y sus numerales eran el primer teniente Ratti y el primer teniente Gabari, mientras que la "Gato" estaba encabezada por el experimentado capitán Cimatti. Curiosamente, sus numerales eran el comandante del Escuadrón, mayor Martínez, y el primer teniente Antonietti. Las dos escuadrillas despegaron juntas alrededor de las 1600Z pero casi inmediatamente Antonietti abortó la misión después de que un ave rompiera su parabrisas. Su aterrizaje de emergencia en Río Grande se cumplió sin contratiempos. Para los otros no habría dificultades de navegación o comunicaciones, ya que un Learjet del Grupo 1 Aerofotográfico había sido asignado con ellos como avión-guía. De manera que fueron guiados hasta unas 70 millas del blanco, un punto sobre la costa occidental de la Gran Malvina cerca del cabo Meredith. Desde ahí, los cinco Daggers giraron al noreste hacia el Estrecho San Carlos con la intención de virar luego al este sobre el norte de Lafonia para una corrida sobre Puerto Agradable desde el oeste. Fue en ese momento, mientras los Daggers volaban al noreste sobre el Estrecho, que la "Plymouth" apareció al frente de ellos en solitario esplendor. La fragata había abandonado la seguridad de la Bahía San Carlos para una misión de apoyo naval de artillería y estaba navegando tranquilamente por el Estrecho cuando los Daggers la vieron. Al haber perdido el elemento sorpresa para su ataque a Puerto Agradable, la fuerza del Grupo 6 inmediatamente cambió su plan y convirtió a la "Plymouth" en el objeto de su atención.

Después de sobrevolar hacia el norte efectuaron un amplio giro y entraron a la fragata, que para entonces estaba realizando un viraje al este y a la seguridad de la defensa de la Bahía San Carlos. Los Daggers atacaron alineados por popa a 575 nudos y, a pesar del fuego de 200 mm del buque y un lanzamiento de Seacat, pudieron bombardear a la "Plymouth" con considerable exactitud pero con poca suerte. El buque fue alcanzado por el fuego de los cañones y cuatro de los Daggers realmente impactaron sus bombas, las que golpearon limpiamente o después de haber rebotado en el mar. Sorprendentemente, ninguna explotó pero la "Plymouth" fue dejada en llamas iniciadas por la explosión de una carga de profundidad. Fue muy afortunada en sobrevivir al ataque y la inteligencia argentina quizás deba ser disculpada por haber creído que en realidad había sido hundida. En realidad, el buque incendiado a duras penas logró llegar a la Bahía San Carlos y ahí atender los considerables daños causados por el fuego para poder regresar al Reino Unido para someterse a reparaciones mayores. A pesar de los optimistas reclamos de sus artilleros, ninguno de los Daggers sufrió daños serios de la "Plymouth", en realidad sólo uno fue alcanzado. No obstante una muy atrasada persecución por parte de los Sea Harrier, los cinco Daggers volvieron a formarse a 35.000 pies sobre la Gran Malvina y volvieron a salvo a Río Grande. A pesar de que finalmente supieron que el blanco inidentificado había sido la "Plymouth" y que no se había hundido, naturalmente hubo una considerable exitación en Río Grande a su llegada a la base y los aviones empleados en el ataque fueron pintados con la marca que indicaba sus logros. La silueta en el C-401 era ciertamente la de la "Plymouth", mientras que la aplicada en el C-414 también podría estar relacionada con ese ataque.

A pesar del éxito en la misión del 8 de junio, parece que no se realizaron más misiones de Dagger sobre las Malvinas antes de la rendición de las fuerzas argentinas, seis días después. Sin embargo, mientras los Skyhawks del Grupo 5 volaban varias misiones a la Isla Soledad el 13 de junio, el Grupo 6 parece haber hecho un intento final para derribar a unos de los helicópteros piquete equipados con medidas electrónicas de vigilancia, que la FAA sabía habían sido cuidadosamente desplegados al norte y al sur de las islas. Durante esa mañana, dos Daggers atacaron al Lynx (XZ233) de la "Cardiff" en un punto situado unas 50 millas al sur del Estrecho San Carlos. Los dos aviones atacaron con cañones pero no pudieron impactar en el helicóptero mientras éste viraba y se vieron obligados a alejarse, presumiblemente después de haber agotado su munición.

La FAA acredita a los Dagger del Grupo 6 con 145 salidas en tiempo de guerra, aunque fuentes no oficiales señalan 160. Once aviones se perdieron en combate y cinco pilotos murieron en acción. A pesar de sus limitaciones en cuanto a capacidad de combustible y el considerable volumen de daños de batalla soportados por este avión, ningún Dagger que abandonó la zona inmediata de combate falló en alcanzar a salvo el continente. Sus logros limitados en combate tal vez deberían ser considerados con cierta simpatía, ya que claramente el avión estaba inadecuadamente equipado para la tarea demandada.

Desarrollos de posguerra en Tandil y otros lugares de Argentina se concentraron en reducir la vulnerabilidad del Dagger a la intercepción y supuso un especial énfasis en proveerlo con un moderno equipo ECM (Contramedidas electrónicas). Bajo asesoramiento israelí, a fines de 1982 se inició un programa de modificaciones y también se investigaba la capacidad de reabastecimiento en vuelo. Al momento de escribirse esta obra en 1985, la FAA no había recibido más Daggers y, en 1983, se había perdido otro Dagger A en un accidente, lo que dejó al Grupo 6 con un máximo de 22 aviones en uso. Debe mencionarse que rumores no confirmados sugirieron que hasta seis Daggers utilizados durante la guerra recibieron daños lo suficientemente serios como para asegurar un reacondicionamiento mayor antes de ser devueltos a su estado operativo normal.

Los pilotos del Grupo 6 de Caza destacados en Río Grande y San Julián que se sabe volaron en misiones de combate incluyeron a los siguientes:

Comodoro T. Rodríguez (Comandante del Grupo 6), mayor C. N. Martínez (Comandante del Escuadrón III), mayor J. Sapolski (Comandante del Escuadrón II), mayor G. Justo Piuma, mayor L. A. Puga, capitán Cimatti, capitán R. Díaz, capitán Dimeglio, capitán G. Donadille, capitán Janett, capitán H. Mir González, capitán Moreno, capitán Robles, capitán C. Rohde, primer teniente Antonietti, primer teniente J. R. Ardiles (muerto en acción), primer teniente M. M. Callejo, primer teniente Gabari, primer teniente H. Luna, primer teniente Ratti, primer teniente C. Román, primer teniente J. D. Senn, teniente Aguirre Faget, teniente P. I. Bean (muerto en acción), teniente J. D. Bernhardt (muerto en acción), teniente C. J. Castillo (muerto en acción) y teniente H. R. Volponi (muerto en acción).

DETALLES INDIVIDUALES DE LOS AVIONES

Todos los Daggers del Grupo 6 permanecieron con su camuflaje normal en verde y marrón claro, y la mayoría de sus aviones llevaba el distintivo de la VI Brigada Aérea en la deriva. La presentación standard de los números de serie no se cambió, con uno pintado en dígitos grandes en color verde (lado de estribor) y otro en marrón (lado de babor) en la parte trasera del fuselaje, que se repetía en dígitos de menores dimensiones en color marrón debajo de la zona del parabrisas y ambos lados del fuselaje. La parte inferior del fuselaje y de las alas eran blancas y el número de serie aparecía también (completo) en negro sobre la tapa del tren de aterrizaje delantero. El nombre FUERZA AEREA ARGENTINA estaba aplicado en letras negras en ambos lados del fuselaje debajo de los números de serie pequeños. Las bandas de identificación amarillas se aplicaron en muchos aviones después del 1 de mayo como una franja vertical a través del centro de la deriva vertical del Dagger, junto con franjas similares en la parte externa de las alas. Las marcas de buques alcanzados, en forma de siluetas, aparecían en amarillo o blanco debajo de la zona de la cabina. Un buque averiado aparecería (típicamente) con la parte delantera del casco pintada en líneas plenas y la posterior como un contorno en trazos finos. Los tanques suplementarios, originalmente camuflados, fueron utilizados en grandes cantidades y estaban pintados en blanco, amarillo, blanco y amarillo, color metal, rojo antióxido y otros esquemas de colores.

Por lo que se sabe, sólo el modelo Dagger A fue desplegado de Tandil a Río Grande y San Julián. No se conoce a ciencia cierta cuales aviones fueron realmente utilizados en combate pero las siguientes historias de aeronaves incluyen detalles de todos los Dagger A que se confirmó estuvieron involucrados (incluídos aquellos perdidos en combate) así como los que fueron confirmados como en uso en la Posguerra.

En los detalles individuales de los aviones se usó la abreviatura G6C por Grupo 6 de Caza.

A fines de 1982 fue tomada esta foto –probablemente en Tandil– del C-414 otro Dagger del G6C, marcado con una solitaria silueta de buque. Se presume que aude al ataque a la fragata británica "Plymouth" efectuado el 8-6-82, que la averió seriamente. En aquella oportunidad, los artilleros de la Royal Navy se atribuyeron haberlo derribado. Pero en realidad, todos los Daggers de esa misión retornaron a Río Grande, incluido el C-414. (Foto via S. Mafé Huertas)



C-401

En 3/82 con el G6C. Destacado a Río Grande el 25/4 o después. Utilizado en el ataque a la "Plymouth" en el Estrecho San Carlos el 8/6 y consecuentemente marcado con una silueta en blanco del buque. El avión sobrevivió a la guerra y fue visto en Tandil en 11/82.

Este avión, posiblemente el del comandante de la unidad, fue fotografiado muchas veces durante la guerra y las ilustraciones lo muestran tanto con las bandas amarillas como sin ellas y otro tanto con la silueta del buque.

C-403
En 3/82 con el G6C. Destacado a San Julián el 25/4 o después. Derribado sobre la Gran Malvina el 21/5 por un AIM-9L disparado desde el Sea Harrier ZA190 del 801 Sqdn del Lt Thomas. El capitán Donadille se eyectó y luego fue rescatado en Puerto Howard. El avión se estrelló cerca de Green Hill Bridge (UC 190886) pero el fuselaje quedó relativamente intacto y más tarde fue recuperado y visto en el hangar Chinook de la RAF de Kelly's Garden, cerca del establecimiento San Carlos el 15/7/83 (Pero ya no estaba para el 18/9/84).

C-404
En 3/82 con el G6C. Desplegado en San Julián el 25/4 o después. Derribado sobre la Gran Malvina el 21/5 por un AIM-9L disparado desde el Sea Harrier ZA190 del 801 Sqdn del Lt Thomas. El mayor Justo Piuma se eyectó y fue más tarde rescatado en Puerto Howard. Su avión se estrelló cerca de Green Hill Bridge (UC 188864).

C-407
En 3/82 con el G6C. Desplegado en San Julián el 25/4 o después. Utilizado en el ataque a la "Alacrity", "Arrow" y "Glamorgan" cerca de Puerto Argentino el 1/5, pero no hubo evidencias posteriores de marcas de "bajas". Derribado sobre la Gran Malvina el 21/5 por un AIM-9L disparado desde el Sea Harrier ZA175 del 801 Sqdn del Lt Cdr Ward. El primer teniente Senn se eyectó y más tarde fue rescatado en Puerto Howard. Su avión se estrelló al sur del Monte Caroline (UC 252869)
Restos de Dagger en esta área, pero no absolutamente confirmados como del C-407 (podrían haber sido del C-403 o del C-404) fueron investigados a fines de 6/82 y se recuperó una deriva con el distintivo de la VI Brigada Aérea. Más tarde, una investigación más a fondo reveló una marca anterior de un escuadrón israelí debajo de la pintura de la FAA. Una pequeña placa con el indicativo radial recuperada de la cabina llevaba la identificación "05-4XFWY". La deriva fue luego llevada a Odiham pero más tarde sólo sobrevivió el distintivo de la VI BA.

C-408
En 3/82 con el G6C. No está confirmado que fuera desplegado a Río Grande o San Julián pero fue visto en uso en Tandil en 11/82.

C-409
En 3/82 con el G6C. Destacado a Río Grande el 25/4 o después. Derribado sobre la Gran Malvina el 21/5 por un AIM-9L disparado por el Sea Harrier XZ455 del 800 Sqdn del Lt Cdr Frederiksen. El piloto, primer teniente Luna, se eyectó con éxito y más tarde fue recuperado en Puerto Howard. Su avión se estrelló cerca del Abra del Río Teal.

C-410
En 3/82 con el G6C. Desplegado en San Julián el 25/4 o después. Derribado sobre la Isla Borbón el 24/5 por un AIM-9L, probablemente disparado por Lt Smith, en el Sea Harrier ZA193 del 800 Sqdn. El teniente Castillo murió en la explosión. El sitio donde cayeron los restos no fue identificado positivamente pero podría ser el encontrado en el área del Monte First (UD 170160).

C-412
En 3/82 con el G6C. Destacado a San Julián el 25/4 o después. Utilizado en el ataque sobre la "Alacrity", "Arrow" y "Glamorgan" cerca de Puerto Argentino el 1/5 y condecorado con la silueta del buque para indicar el daño de la nave. El avión sobrevivió a la guerra y fue visto en uso en Tandil en 11/82.

C-413
En 3/82 con el G6C. Desplegado en San Julián o Río Grande el 25/4 o después. Utilizado durante la guerra pero no fue visto en servicio de posguerra. No es una baja conocida.

C-414
En 3/82 con el G6C. Se cree que fue destacado a Río Grande el 25/4 o después. Cuando fue visto en uso en la posguerra en Tandil en 8/82 llevaba la marca de una "baja", que se piensa reflejaba su utilización en el ataque a la "Plymouth" en el Estrecho de San Carlos el 8/6/82.

C-417
En 3/82 con el G6C. Desplegado en San Julián o Río Grande el 25/4 o después. Utilizado durante la guerra, fue visto en uso en Tandil el 11/82.

C-418
En 3/82 con el G6C. No está confirmado que fuera destacado a Río Grande o San Julián pero fue exhibido en Tandil en 9/85. Para los propósitos de esa ceremonia parece que fue distinguido con cuatro "bajas" de buques (aunque no eran iguales a las pintadas en los Daggers durante el conflicto), presumiblemente para representar los logros totales del G6C durante la guerra.

C-419
En 3/82 con el G6C. Destacado a San Julián el 25/4 o después. Derribado sobre la Isla Borbón el 24/5 por un AIM-9L casi con seguridad disparado desde el Sea Harrier XZ457 del 800 Sqdn del Lt Cdr Auld. El mayor Puga se eyectó con éxito sobre el mar y más tarde fue rescatado en la Isla Borbón. Se piensa que su avión se estrelló en el mar al norte de la Isla Borbón.

C-420
En 3/82 con el G6C. No está confirmado que fuera destacado a Río Grande o San Julián pero fue visto en uso de posguerra en Tandil en 11/82.

C-427
En 3/82 con el G6C. No está confirmado que fuera destacado a Río Grande o San Julián pero fue visto en uso de posguerra en Tandil en 11/82.

C-428
En 3/82 con el G6C. Destacado a Río Gande el 25/4 o después. Derribado el 21/5 sobre Bahía San Carlos por un SAM (que se piensa fue un Seawolf de la "Broadsword"). El piloto, teniente Bean, resultó muerto y su avión se estrelló en el mar.

C-430
En 3/82 con el G6C. Destacado a San Julián el 25/4 o después. Derribado sobre la Isla Borbón el 24/5 por un AIM-9L probablemente disparado desde el Sea Harrier XZ457 del 800 Sqdn del Lt Cdr Auld. El capitán Díaz se eyectó con éxito. Su avión se piensa que se estrelló en el mar al norte de la Isla Borbón.

C-432
En 3/82 con el G6C. Desplegado en San Julián el 25/4 o después. Utilizado en el ataque a la "Alacrity", "Arrow" y "Glamorgan" el 1/5 cerca de Puerto Argentino y condecorado con la silueta de un buque para indicar una nave averiada. No registrado como baja pero no fue visto en utilización de posguerra.

C-433
En 3/82 con el G6C. Destacado a Río Grande el 25/4 o después. Derribado en la zona de la Isla Lively en la Isla Soledad el 1/5 por un AIM-9L disparado desde el Sea Harrier XZ455 del 800 Sqdn del Flt Lt Penfold. El piloto, primer teniente Ardiles, resultó muerto. Restos del avión fueron encontrados en la Isla Lively.

C-436
En 3/82 con el G6C. Destacado a Río Grande el 25/4 o después. Derribado por un SAM (que se piensa era un Rapier) sobre la Bahía San Carlos el 29/5. Su piloto, teniente Bernhardt, resultó muerto y el avión se estrelló en el mar.

C-437
En 3/82 con el G6C. Desplegado en Río Grande el 25/4 o después. Derribado sobre la Isla Borbón el 23/5 por un AIM-9L disparado desde el Sea Harrier ZA194 del 800 Sqdn del Lt Hale. El piloto, teniente Volponi, resultó muerto y el avión se estrelló en el lado occidental de la Bahía Elefante, en la Isla Borbón (UC 186155).





BELL 212

CHINOOK

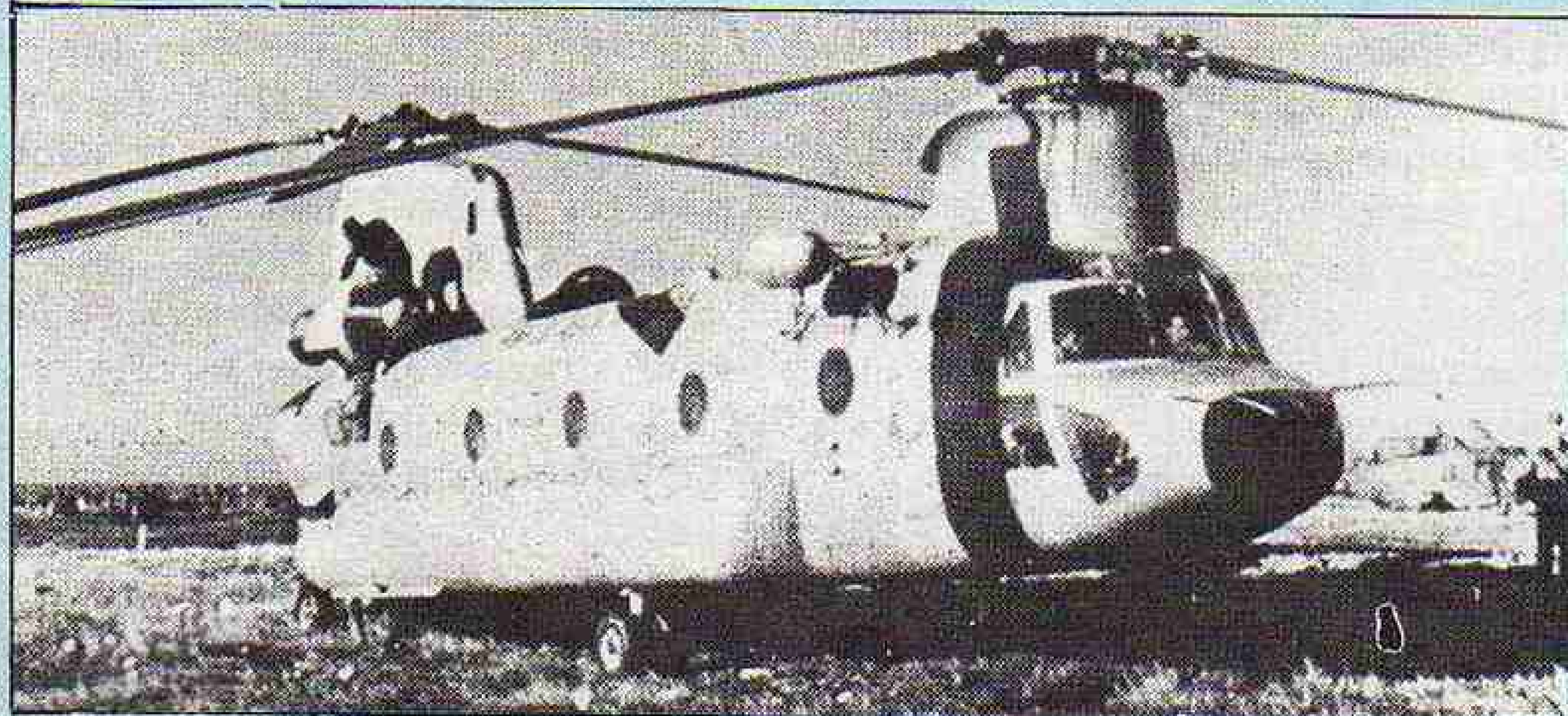
GRUPO 7 DE COIN ESCUADRON HELICOPTEROS

En marzo de 1982 la modesta fuerza de helicópteros de la FAA estaba basada en Morón, Buenos Aires, dentro de la estructura de la VII Brigada Aérea, aunque la mayor parte de su equipamiento estaba distribuido en otras bases principales donde cumplía una variedad de funciones. La unidad primaria de vuelo en Morón era el Grupo 7 COIN (G7COIN, ''COIN'' es un acrónimo de la expresión ''contra-insurgencia'', aunque no existe certeza alguna de que el Grupo 7 en 1982 todavía fuera conocido con ese título). El Escuadrón Helicópteros del Grupo 7 (algunas veces denominado ''Escuadrón Aéreo'') operaba una fuerza mixta de UH-1H, Bell 212, Hughes 369, S-61R y SA.315B Lama, así como la pequeña flota de la FAA de CH-47C Chinook. Dentro de la estructura del Escuadrón Helicópteros este último elemento operaba sus dos aparatos en forma semi-autónoma. Muchos de los Hughes 369 y Lamas estaban permanentemente destacados en otras bases donde combinaban las funciones de rescate local y vehículos de comunicaciones. En marzo de 1982 los dos Chinooks sobrevivientes del Grupo 7 estaban destinados a tareas de rutina de apoyo antártico con uno de los aparatos estacionado en la base Vicecomodoro Marambio con el Escuadrón Antártico (añadiendo cierta confusión, el grupo Chinook del Escuadrón Helicópteros Escuadrón Aéreo a menudo era denominado ''Escuadrón Chinook''.

La participación inicial del Grupo 7 en la Operación Rosario fue mínima hasta un punto tal que virtualmente la mayor parte de la unidad no la advirtió. A fines de marzo recibieron una orden vaga para que un Bell 212 fuera desarmado para ser transportado en un C-130 de la FAA a ''algún lugar de la Patagonia''. Con la máquina debía ir una tripulación y un equipo de apoyo técnico. Finalmente, este helicóptero no pudo llegar a las Malvinas antes del 5 de abril, porque hasta ese entonces se dio mayor prioridad a otros equipos de la bodega de los C-130. Como sucedió con la mayoría del personal de la FAA, la noticia de la invasión le llegó al Grupo 7 a través de los medios de prensa el 2 de abril y entonces el significado de la misteriosa partida del Bll 212 resultó obvia. Enseguida tuvo lugar la movilización general de la unidad, cuando el 5 de abril, recibieron nuevas instrucciones del comando en jefe de la FAA.

Muchos de los dispersos helicópteros livianos para rescates de emergencia quedaron en sus bases normales para continuar con sus deberes de rutina pero, con la formación de una organización SAR (Search and Rescue, búsqueda y rescate) temporaria conocida como Sección Operativa de Búsqueda y Salvamento (SOBS) el 5 de abril, algunos de los helicópteros livianos y medianos fueron volados al sur a nuevas bases operativas donde más tarde quedaron bajo el control directo del Cdo FAS. Junto con un F-27 y un Twin Otter de LADE, así como tres Mitsubishi MU-2 requisados, los helicópteros del SOBS fueron basados en Comodoro Rivadavia, Trelew, Puerto Deseado, San Julián, Santa Cruz, Río Gallegos y en las propias Islas Malvinas. El equipo utilizado en el continente para propósitos SAR comprendía cuatro Bell 212 y dos Hughes 369 del Grupo 7, junto con dos S-58T y S-61NR requisados.

El componente Malvinas de SOBS fue establecido



Fotografiado en el hipódromo de Puerto Argentino, probablemente en abril de 1982, este es uno de los dos Chinook del Grupo 7 de la Fuerza Aérea. Aunque está equipado con un guinche (a diferencia de los CH-47 del CAB601 del Ejército), la única tentativa de rescate conocida involucrando a uno de estos aparatos, fue la infructuosa búsqueda del derribado piloto de Sea Harrier, primer teniente Ian Mortimer –del Escuadrón 801– la noche del 1 al 2 de junio de 1982.

en cuatro helicópteros, dos Bell 212 del Grupo 7 y ambos Chinooks, y su traslado inmediato a Puerto Argentino comenzó el 5 de abril cuando recibieron las órdenes correspondientes a las 1300Z. El primer Chinook listo para partir fue el H-93 y para su nuevo papel rápidamente se realizaron numerosas modificaciones. Para incrementar el alcance se agregaron cuatro tanques de combustible internos y se montaron tres ametralladoras 12,7 mm para su propia defensa. Los trabajos se cumplieron velozmente y para las 1600Z de esa tarde el H-93 ya estaba volando hacia el sur. Por la noche se detuvo en Comodoro Rivadavia y, mientras la tripulación dormía, sus gloriosos colores antárticos rojo Dayglo (fosforescente) y gris fueron tapados con un nuevo esquema de camuflaje en verde y marrón. Con la pintura apenas seca, el H-93 continuó su larga jornada en la mañana siguiente y llegó a Río Gallegos bajo las típicas condiciones de mal tiempo. Para el día siguiente, 7 de abril, había mejorado un tanto pero no fue hasta las 1700Z que el Chinook con sus siete tripulantes pudo comenzar el tramo final sobre el agua. Finalmente arribó a Puert Argentino a las 2015Z, coincidentemente con registros de ráfagas de viento de 75 mph.

El segundo Chinook, el H-91, fue trasladado desde Vicecomodoro Marambio hasta Río Grande el 10 de abril y en ese proceso se convirtió en el primer helicóptero en volar en solitario a través del peligroso Pasaje de Drake. Cargado con el peso máximo permitido no podía subir por sobre las condiciones ambientales que llegaban hasta el congelamiento y gran parte del vuelo de 800 millas fue cumplido utilizando solamente instrumentos y a una altitud de poco más de 300 pies. Mientras estaba en camino, las Islas Shetland del Sur fueron sobrevoladas bien por debajo del nivel de las colinas. No resulta sorprendente entonces que la tripulación describiera al vuelo como "excitante". El Chinook siguió su camino desde Río Grande hacia Puerto Argentino al día siguiente adonde llegó sin más excitaciones. Irónicamente, el H-91 había alcanzado recientemente una cierta fama cuando, el 10 de enero de 1982, entró en contacto con la cubierta de vuelo del "Endurance" durante operaciones en las vecindades de la Isla Seymour cerca de Marambio. El Chinook se convirtió así en el helicóptero de mayor tamaño que "opeara" desde la cubierta del buque antártico británico. El cuarto y último helicóptero del Grupo 7 en alcanzar Puerto Argentino fue el segundo del par de Bell 212 (H-83 y H-85) destinado a las islas y fue aerotransportado en un C-130H el 13 de abril.

La nueva unidad establecida en Puerto Argentino fue oficialmente denominada "Escuadrón de Helicópteros Malvinas" pero no habría de quedarse mucho tiempo en la BAM Malvinas. El 14 de abril fue transferido desde Puerto Argentino hacia la recientemente establecida BAM Cóndor en Prado del Ganso, desde donde se volaron todas las operaciones hasta que la base se hizo insostenible seis semanas después. Los helicópteros fueron utilizados "para todo servicio" durante la guerra y volaron misiones de apoyo para la FAA, el Ejército y las fuerzas navales. Los Chinooks eran particularmente valiosos y fueron puestos en servicio inmediatamente después de su arribo a las islas. Entre el atardecer del 11 de abril y la noche del día siguiente se cumplieron al menos 14 vuelos ida y vuelta, presumiblemente desde Darwin, hacia el sector occidental de la Bahía Fox, en la Gran Malvina, cuando el Ejército ocupó el sector. También se realizaron algunas operaciones en apoyo de la población civil local, aunque no resulta claro de qué tipo de colaboración se trataba.

Antes de los primeros ataques aéreos británicos, muchas de las misiones para el Ejército eran del tipo reconocimiento, para las cuales llevaban a oficiales en el Bell 212. En ausencia de caminos aceptables a través de la Isla Soledad los Chinooks proveían un enlace vital entre Puerto Argentino y Darwin, llevando tanto cargas internas como pendientes de eslingas en el exterior. También se establecieron lazos regulares con Puerto Howard, Bahía Fox y la Isla de Borbón, y para fines de abril los cuatro helicópteros habían acumulado 270 horas de vuelo en las Malvinas.

Hasta la mañana del 1° de mayo los helicópteros estaban estacionados en campo abierto junto con los Pucarás en el aeródromo de Prado del Ganso, sin embargo su vulnerabilidad era obvia y los cuatro fueron llevados a las zonas de casas del establecimiento cercano poco antes del ataque de los Sea Harriers que tuvo lugar alrededor de las 1125Z de ese día. Luego del ataque uno de los Chinooks fue utilizado para llevar a los heridos a Puerto Argentino. Más tarde ese día la unidad participó en el apoyo a la transferencia de una cantidad de Pucarás a la Isla de Borbón, mientras que al atardecer, se realizó la primera misión SAR de un Bell 212 para buscar al desaparecido piloto del Grupo 6 primer teniente Ardiles, cuyo Dagger había sido derribado sobre la Isla Lively. Desafortunadamente, la búsqueda fue en vano.

A medida de que el mes avanzaba y la actividad aérea británica se incrementaba, las misiones del Grupo 7 se hacían más arriesgadas. El CdoFAS hizo aumentar aún más el estado de tensión del Escuadrón al encargar a la unidad, el 3 de mayo, una misión de reconocimiento que involucraba mayores exigencias que las usuales. En las primeras horas del 4 de mayo un Chinook recibió la orden de volar a bajo nivel en un curso de 168° desde Puerto Argentino, una distancia de 47 millas y ahí trepar y utilizar su radar para localizar buques británicos. No encontraron nave alguna y el Chinook volvió rápidamente a su base sin problemas con una PAC de Sea Harriers en su persecución. Otra misión menos dramática fue la recuperación de las tripulaciones de los Pucará en la Isla de Borbón el 15 de mayo luego de que los británicos destruyeran sus aviones en las primeras horas de esa mañana.

Después del desembarco británico el 21 de mayo, Prado del Ganso se tornó en un sitio aún más peligroso y los cuatro helicópteros, todavía indemnes, no podían quedarse mucho tiempo más.

Finalmente, el 24 de mayo, los Chinooks fueron replegados a Puerto Argentino y pronto serían seguidos por los Bell 212 en la mañana del 28 de mayo. El 27 de mayo un Chinook reforzó Darwin con 67 hombres y retornó a Puerto Argentino con una carga mixta de personal de la FAA, incluyendo algunos pilotos derribados y otros que habían sido evacuados de la Isla de Borbón. Cuando los Bell 212 fueron evacuados de Prado del Ganso en la madrugada del 28 de mayo, la

batalla que tenía lugar ahí ya había alcanzado un alto nivel y fue el testimonio de sus tripulantes el que derivó en la formación de un convoy de helicópteros esa misma noche para llevar refuerzos a Darwin. Aunque primordialmente se trataba de una operación del Ejército, participó un Chinook del Grupo 7, que trasladó tropas y un mortero de 120 mm.

Incidentes posteriores que involucraron a helicópteros del Grupo 7 incluyeron un frustrado ataque británico con lo que se piensa era un misil Blowpipe sobre un Bell 212 que estaba recuperando a observadores de la FAA de posiciones adelantadas en el área de Prado del Ganso, y la búsqueda sin resultado por parte de un Chinook del Flt Lt Ian Mortimer del 801 Sqdn después de que se eyectara de su Sea Harrier, cinco millas al sur de Puerto Argentino el 1° de junio. Para la primera semana de junio resultaba claro que Puerto Argentino caería y se decidió retirar a los dos Chinooks a la seguridad del continente. Esa no fue una tarea sencilla, porque ninguno de los Chinooks tenía los tanques de combustible suplementarios (habían sido abandonados en Prado del Ganso y posteriormente fueron utilizados por los Chinooks del 18 Sqdn en Puerto San Carlos) y uno de ellos, mecánicamente el menos confiable de los dos, necesitaba un cambio de motor. El nuevo motor fue traído más tarde por un C-130 y el cruce hacia el continente fue finalmente cumplido empleando medios manuales de transferencia de combustible hacia los tanques integrales desde 15 tambores de 200 litros.

Ambos Chinooks partieron de Puerto Argentino a las 0900Z del 9 de junio hacia Río Grande pero tuvieron que hacer una escala para reparaciones de emergencia en la Isla de los Estados. Finalmente los dos helicópteros llegaron al continente y se trasladaron a Morón vía Comodoro Rivadavia. Desafortunadamente, no se consiguió espacio en los C-130 para los Bell 212 y fueron llevados al Hipódromo de Puerto Argentino donde recibieron algunos daños menores por esquirlas antes de ser desarmados por tropas británicas después de la rendición. El 14 de junio probablemente ambos Bell 212 todavía podían volar y como mucho habrían hecho falta algunas reparaciones menores.

Durante su breve existencia, el Escuadrón de Helicópteros Malvinas registro 455 horas de vuelo y sus logros incluyeron la recuperación de seis pilotos argentinos, un piloto británico, seis sobrevivientes del "Río Iguazú" de la Prefectura Naval y una cantidad de personal argentino desde atrás de las líneas británicas. En la posguerra hubo pocos cambios de importancia que afectaron la organización o el equipamiento del Grupo 7 COIN y la unidad continuó operando prácticamente como lo hacía antes de marzo de 1982. Se informó de la compra de un nuevo Chinook, BV234ER, en 1984 para su empleo en la Antártida. Un Hughes 369, el H-29, se perdió el 17 de febrero de 1984 al estrellarse en San Antonio de Padua.



Al comando de uno de los Bell 212 del Escuadrón Helicópteros de la FAA se ve al teniente "Gato" Brea, cuyo indicativo personal, "Cielo", aparece pintado a mano en su casco. A él y sus camaradas del Escuadrón les tocó desempeñar una ardua tarea, con épicas misiones de rescate de pilotos argentinos e inclusive la de uno inglés derribado. (Vía Mayor Pablo Marcos Carballo)

Un Bell 212 del Grupo 7, fotografiado a principios de 1988 en su base. Se trata del mismo tipo de máquina desplegada en la campaña de las Malvinas, pero no es ninguna de las dos involucradas, ya que éstas cayeron en poder los británicos el 14-6-82. (Marcel Yves Martin)

Los pilotos del Escuadrón Helicópteros desplegados en las Islas Malvinas, incluían a los siguientes:
Mayor Posse, capitán Giaigischia y teniente Brea.

DETALLES INDIVIDUALES DE LOS AVIONES

Los cuatro helicópteros destacados en Malvinas con tripulaciones del Grupo 7 eran los Bell 212 identificados como H-83 y H-85 y los CH-47C Chinook H-91 y H-93. Ambos Chinooks fueron repintados antes de dejar el continente y a los colores antárticos gris claro y rojo fosforescente (Dayglo) se superpuso un camuflaje en verde oscuro y marrón con identificaciones de la FAA en la parte superior del fuselaje. La insignia de la unidad, la del Escadrón Chinook llevada por las aeronaves con colores antárticos, fue enmascarada durante el repintado y permaneció en los Chinooks camuflados. También fueron retenidas las insignias nacionales. Los Bell 212 recibieron un esquema similar de camuflaje. Al menos uno de los Chinooks llevaba una pequeña silueta de las Malvinas en la puerta de la cabina sobre el lado de babor cuando estaba en Prado del Ganso. Las bandas de identificación amarillas fueron aplicadas a los cuatro helicópteros después del 1° de mayo de 1982.

En los detalles individuales de los aviones se utilizó la abreviatura standard de la FAA "G7COIN" para el Grupo 7 COIN.

BELL 212

H-83

En 3/82 con el G7COIN (Escuadrón Helicópteros). Llevado por vía aérea a Puerto Argentino en un C3130 el 5/4 o el 13/4 y transferido a Prado del Ganso para el 15/4, donde quedó basado hasta el 28/5 cuando retornó a Puerto Argentino. Capturado con daños leves por esquirlas en el Hipódromo de Puerto Argentino el 14/6. En la posguerra fue progresivamente desarmado al quitarle todos los souvenirs posibles y para 5/83 estaba en pedazos en un campo de deshechos.

Se informó de su incendio (en fecha desconocida) cuando al utilizar un soplete de oxiacetileno para remover el conjunto de cola agarró fuego uno de los tanques de combustible. Sus restos calcinados fueron enterrados en el lugar.

H-85

En 3/82 con el G7COIN (Escuadrón Helicóptero). Transportado por vía aérea en un C-130 a Puerto Argentino el 5/4 o el 13/4 y transferido a Prado del Ganso el 15/4, para quedar ahí hasta el 28/5 cuando retornó a Puerto Argentino. Capturado en el Hipódromo de Puerto Argentino con algunos daños menores por esquirlas el 14/6. En la posguerra fue progresivamente desarmado para quitarle todos los souvenirs posibles y para 5/83 estaba en pedazos en un campo de deshechos. Visto en estado de abandono (sin la cola, motores y rotores) cerca del Hangar Beaver del FIGAS en Puerto Argentino en 12/83. Fue llevado a Moody Brook en los primeros días de 1/84. Transportado al Reino Unido a bordo del "Slotergracht", llegó a Ridham el 20/6/84 (el fuselaje solo, sin el conjunto de cola). Para 5/85 no se conocían más detalles.

Lamentable aspecto presentaba pocos días después del cese de la lucha en Puerto Argentino, el Bell 212 matrícula H-83 del Grupo 7. Una horda de "cazadores de recuerdos" había hecho presa de ésta como de otras máquinas sobrevivientes, despojándolas de instrumental y dañándolas en su estructura. Informes británicos admiten que a pesar del estado recuperable del H-83, sus tropas lo redujeron a chatarra.



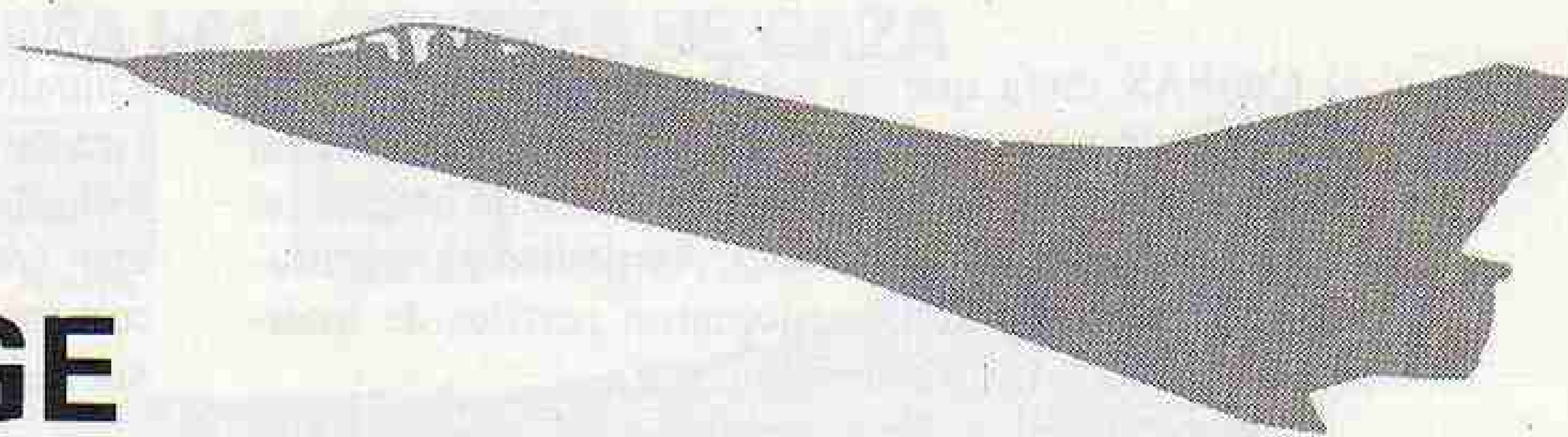
CHINOOK

H-91 CH-47C

En 3/82 con el G7COIN (Escuadrón Helicópteros/Antártida). Voló de Vicecomodoro Marambio a Río Grande el 10/4 y presumiblemente fue camuflado el 10-11/4. Transferido a Prado del Ganso el 15/4, quedó con base en el lugar hasta el 27/5 cuando retornó a Puerto Argentino. Llevado de vuelta a Río Grande el 9/6/82.

H-93 CH-47C

En 3/82 con el G7COIN (Escuadrón Helicópteros/Antártida). Voló de Morón a Comodoro Rivadavia el 5/4. Repintado de los colores antárticos a camuflaje el 5-6/4 antes de cubrir el tramo Comodoro Rivadavia - Río Gallegos, el 6/4, y luego Río Gallegos - Puerto Argentino, el 7/4. Transferido a Prado del Ganso el 15/4, quedó con base ahí hasta el 27/5 cuando retornó a Puerto Argentino. Volvió a Río Grande el 9/6/82.



MIRAGE

GRUPO 8 DE CAZA

La FAA recibió sus primeros Mirage IIIEA en junio de 1972, cuando se aceptó de Francia el lote inicial sobre diez nuevos aviones. Estos estaban complementados por dos Mirage IIIDA biplazas, que también fueron entregados en 1972. Los doce aviones entraron en servicio en la VIII Brigada Aérea Mariano Moreno, en Buenos Aires, desde donde siempre proveyeron la cobertura aérea para la capital argentina. En el Grupo 8 de Caza (G8C) formaron un solo escuadrón, 1 Escuadrón de Caza, y durante casi diez años de operaciones sólo se perdieron en accidentes dos aviones, uno de cada modelo. Después de algunos años de dificultades presupuestarias, se adquirió una segunda partida de siete Mirage IIIEA en 1980 y, poco antes de la guerra de Malvinas, se pidió a Francia otro par de aparatos biplazas reacondicionados. Estas "nuevas" máquinas, descriptas como Mirage IIIDA, se piensa eran Mirage IIIBE del Ejército del Aire francés. No se sabe con precisión cuándo fueron ordenados, pero su entrega fue con seguridad posterior a la guerra, en diciembre de 1982.

En la FAA los Mirages tenían la misión primaria de intercepción todo-tiempo aunque de ser necesario podían cumplir todos los roles tácticos. Para su papel normal, los primeros Mirages podían llevar el misil aire-aire Matra R530 –ya fuera en su versión de guiado por radar semi-activo (SARH) o infrarrojo– en un punto central bajo el fuselaje. Los nuevos aviones comprados en 1980 también llevaban el R530 pero contaban con instalación adicional para el R550 Magic. Ambas versiones de Mirage IIIER estaban armadas con dos cañones DEFA-553 de 30 mm.

Cuando la FAA movilizó sus recursos a principios de abril de 1982 no fue inmediatamente obvio cuál debía ser el rol de los Mirage. Ya que era el único interceptor capaz de operar bajo cualquier condición meteorológica, hubiera sido poco inteligente otorgarle la misión exclusiva de caza-bombardero táctico, pero el emplearlo como escolta de otros caza-bombarderos hubiera dejado sin defensas a importantes objetivos estratégicos. Como las intenciones militares británicas no resultaban claras para Argentina, en abril de 1982 se consideraba muy seriamente la posibilidad de un ataque con Vulcan sobre un blanco clave en el continente. Si la FAA hubiera elegido dejar al continente prácticamente indefenso (aunque de todas maneras su reducida fuerza de Mirages no podía garantizar la defensa puntual de más de uno o dos blancos clave) y desplegado a los aviones del Grupo 8 exclusivamente en el teatro de las Islas Malvinas, todavía habría tenido que solucionar ciertas dificultades operativas serias. Sin capacidad de reabastecimiento en vuelo, las salidas de Mirages sobre las islas serían difíciles, con sólo un reducido tiempo disponible para permanecer sobre el lugar y, lo que complicaba aún más las cosas, los nuevos misiles Magic recién estaban entrando en servicio y el Grupo 8 todavía no estaba al tanto de una cantidad de aspectos técnicos de su operación. Naturalmente, en el caso eventual de un combate con los Sea Harrier, la FAA prefería enfrentarlos con los Mirage armados con los más eficaces Magic, antes que con aquellos que tenían solamente el R530.

Finalmente se decidió destacar la mayor parte de la fuerza de Mirages en el sur y dejar sólo un pequeño grupo de alerta en Mariano Moreno. El traslado inicial fue realizado en abril hacia la sede del CdoFAS en Comodoro Rivadavia, donde se estableció una nueva unidad temporaria, el Escuadrón Mirage Comodoro Rivadavia, bajo el mando del comodoro Carlos Corino, comandante en tiempos de paz del Grupo 8. Una vez ahí, algunos aviones fueron redesplegados a Río Gallegos, desde donde volaron sus primeras misiones de combate.

Existe cierta confusión entre algunos informes argentinos sobre las operaciones de Mirages desde Río Gallegos el 1° de mayo, pero al parecer para ese día se planearon 12 salidas de escoltas, las que debían ser cumplidas como tres pares de escuadrillas durante la mañana, en las primeras y en las últimas horas de la tarde. Las dos primeras secciones fueron lanzadas en la mañana con diferencia de escasos minutos entre ellas, en forma coincidente con el envío de la primera misión de los Skyhawks del Grupo 5 (la escuadrilla "Topo") desde Río Gallegos. La misión del Grupo 5 era buscar y atacar buques enemigos pero el controlador en Puerto Argentino se confundió y vectoreó a los cuatro Skyhawks hacia una PAC de Sea Harrier a unos 20.000 pies sobre la Isla Soledad. Afortunadamente el error fue rápidamente advertido y aunque una de las escuadrillas de Mirage, la "Dardo" del capitán Gustavo García Cuerva y el primer teniente Carlos Perona, logró ubicarse entre los Skyhawks y los Sea Harriers, estos últimos se alejaron sin entrar en combate.

Quizás no sea sorprendente que los pilotos británicos se vieran confundidos por lo que estaba haciendo la FAA el 1° de mayo, ya que, sin que ellos los supieran,

el CdoFAS creía que se estaba llevando a cabo un desembarco a gran escala y por lo tanto se enviaban misiones de caza bombarderos en busca de buques en las cercanías de la Isla Soledad. Aumentando la confusión, algunos Skyhawks adoptaron perfiles de intercepción en los radares británicos.

García Cuerva y Perona retornaron a salvo a Río Gallegos después del incidente pero con muy poca reserva de combustible. La otra escuadrilla, posiblemente liderada por el propio Corino, también retornó a salvo después de haber fallado en atraer a una PAC de Sea Harriers a la altitud óptima de combate de los Mirage. Por lo que se pudo estableer, la mayoría de las misiones voladas el 1° de mayo por el Grupo 8 fueron con Mirages del segundo lote, armados con dos misiles aire-aire Magic en los soportes exteriores de las alas. Para conseguir 12 a 15 minutos de permanencia sobre la Isla Soledad, estos aviones también llevaban tres tanques suplementarios eyectables de 1.300 litros. Una configuración alternativa –no resulta claro cuándo fue utilizada cada una de ellas el 1° de mayo– consistía en dos tanques de 1.700 litros con la adición de un misil R530 al soporte central. Los Mirages del primer lote que fueron desplegados en Río Gallegos volaban con un R530 y dos tanques de 1.700 litros (la FAA explicó más tarde que el manual de vuelo de los Mirage IIIEA no recomendaba utilizar los Magic en los puntos de sujeción externos con los tanques de 1.700 litros colocados, pero que esta advertencia no fue tenida en cuenta y los Mirages fueron operados sin problemas con esa configuración).

El segundo par de escuadrillas al parecer fue enviado después de las 1500Z y fueron probablemente dos de esos Mirages los que ofrecieron su asistencia a tres T-34C Mentor de la 4 Escuadrilla de Ataque de la Isla Borbón alrededor de las 1610Z y que más tarde se enfrentaron a los Sea Harriers del Lt Cdr Nigel Ward y del Lt Mike Watson del 801 Sqdn. Según los pilotos británicos, los Mirages resistieron la tentación de dirigirse hacia el norte para encontrar a los Sea Harrier de frente, pero luego los persiguieron a mediana altitud cuando la PAC fingió no tener interés en un encuentro. Cuando sólo los separaban 15 millas, los Sea Harrier viraron y se acercaron rápidamnte desde una posición frontal. Una vez más, de acuerdo a informes británicos, antes de retornar a sus bases, los Mirages dispararon misiles de frente pero los AAM cayeron cortos y sin peligro par los Sea Harrier.

El incidente fue extraño porque, a pesar de que la FAA niega que cualquiera de sus pilotos haya disparado ya fuera un R530 o un Magic el 1° de mayo, resulta difícil imaginar qué fue lo que vieron los pilotos británicos si no se trataba de misiles. Claramente ninguno de los misiles hubiera sido capaz de lograr un impacto bajo esas condiciones y con seguridad no habría sido lanzado bajo circunstancias que hubieran permitido una mayor reflexión. A pesar de las negativas, se sabe que al menos un R530 fue disparado contra un Sea Harrier por un piloto del Grupo 8 el 1° de mayo y posiblemente fue lanzado como frustración contra el avión del Lt Cdr Ward durante este particular encuentro.

Las misiones finales de Mirage del día fueron enviadas poco después de las 1800Z pero, una vez más, hay cierta confusión evidente en los informes argentinos sobre las salidas. El capitán García Cuerva y el primer teniente Perona despegaron para su segunda misión de la fecha pero existe evidencia de que, a causa de Mirages fuera de servicio en Río Gallegos, dos Daggers fueron enviados desde Río Grande en lugar del segundo par y que fue esta misión la que costó la vida del piloto de Dagger del Grupo 6 primer teniente Ardiles.

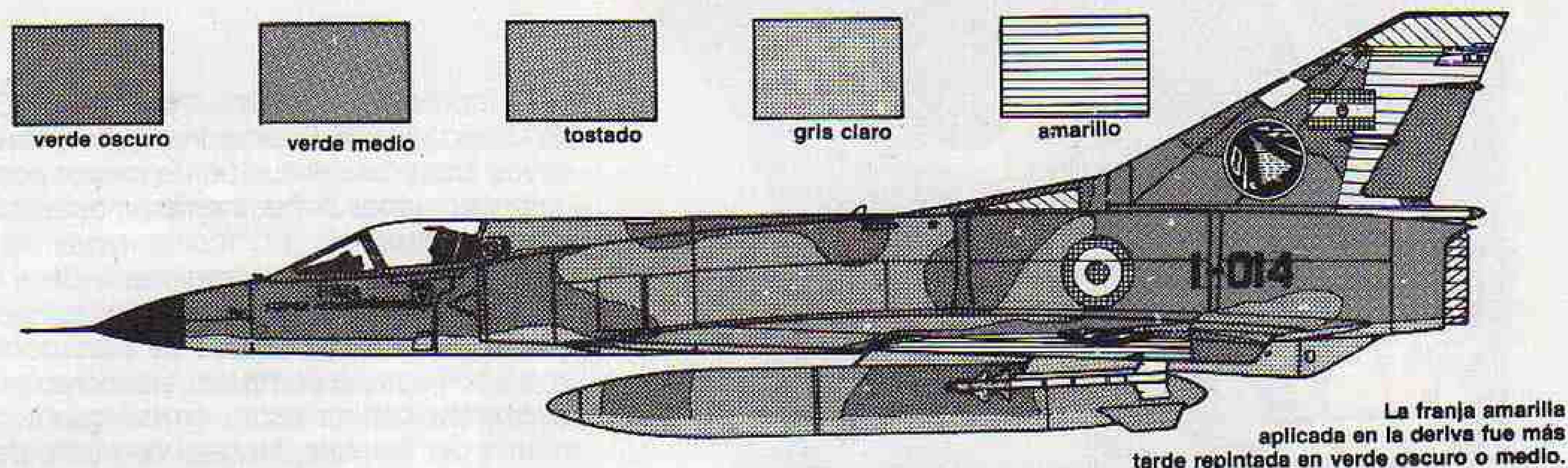
García Cueva y Perona fueron vectoreados por el controlador de Puerto Argentino hacia un par de Sea Harriers sobre la Isla Soledad. Se trataba de los aviones del 801 Sqdn. XZ423 del Flt Lt (primer teniente) Paul Barton y el XZ453 del Lt (teniente de navío) Steve Thomas. Los pilotos del Grupo 8 se le acercaron desde lo alto y en una posición de frente con la intención de lograr que uno de los Mirage quedara detrás de los Sea Harriers por medio de un movimiento de tijera. En realidad se aproximaron a los Sea Harriers con casi una

Abajo: Fotografiado desde la cabina de pilotaje de otro avión de la misma escuadrilla, se ve a este Mirage III EA del Grupo 8 volando en configuración de interceptor, con sendos misiles en los extremos de sus alas. Más adentro, bajo los mismos planos se destacan los dos largos tanques suplementarios de combustible. En sus misiones de guerra, los Mirage del G8C operaron desde Comodoro Rivadavia y Río Gallegos. ***Abajo, derecha:*** *Insignia del Grupo 8 de Caza.*





MIRAGE IIIEA I-014 GRUPO 8 DE CAZA

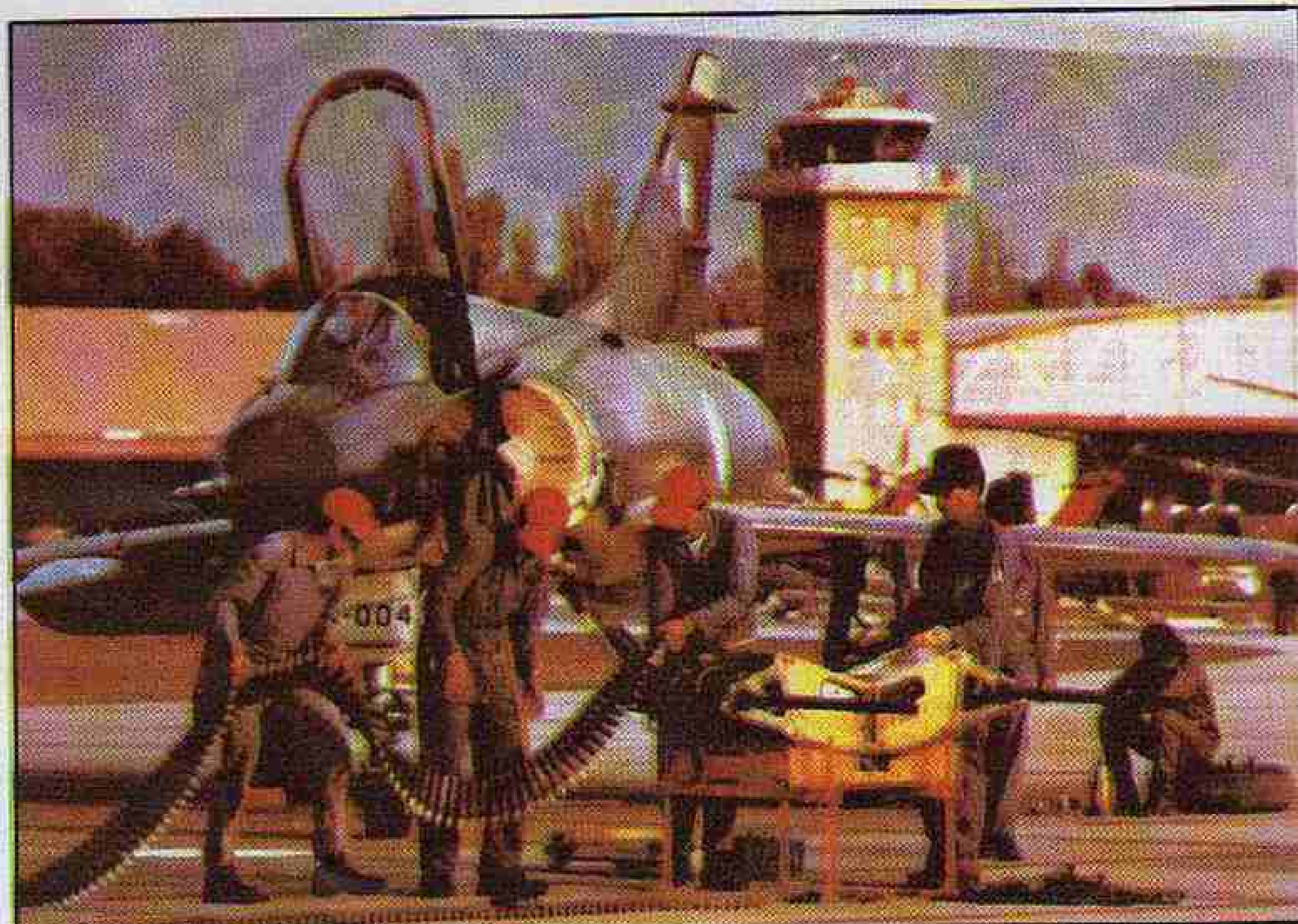


milla de distancia entre ellos, lo que permitió a Thomas mantener el curso hacia ellos mientras Barton se desplazaba hacia el norte y el oeste para acercarse desde el lateral. Los Mirages fueron vistos por los pilotos de los Sea Harriers a una distancia de unas ocho millas y, cuando estaban a cinco millas, Thomas vio lo que pensó se trataba de un lanzamiento frustrado de misiles por cada Mirage. Aunque ésto no fue específicamente negado por la FAA, lo probable es que Thomas haya visto la eyección de los tanques suplementarios subalares. García Cuerva era un piloto experimentado y es poco probable que hubiera desperdiciado, aún un arma inadecuada, de esa manera. El informe Perona sobre el encuentro no menciona el lanzamiento de un misil.

Poco antes de las 1910Z Thomas y Perona se cruzaron muy cerca uno de otro (probablemente a unos 100 metros) pero cuando Perona intentó seguir a Thomas visualmente, su Mirage, el I-015, fue alcanzado por un AIM-9L disparado desde el avión de Barton. Mientras los dos pilotos del Grupo 8 giraban, Bartón había enganchado cuidadosamente un Sidewinder sobre el avión que iba más atrás y, desde una distancia de alrededor de una milla y a una altitud de 12.000 pies, consiguió el primer derribo de la guerra. Para Perona el impacto sobrevino como una sorpresa completa pero resultó ileso y se pudo eyectar sin problemas de su avión, que estaba fuera de control y desintegrándose. Momentos después, el XZ453 se acercó al Mirage de García Cuerva y Thomas pudo lanzar con éxito su primer Sidewinder al escape del I-019. Los hechos que siguieron no fueron detallados, pero resulta claro que antes de que el misil detonara García Cuerva había advertido su presencia y estaba picando rápidamente a través de las nubes en un esfuerzo para evadirlo. Según lo que se sabe, el misil explotó cerca de la parte posterior del fuselaje y virtualmente lo puso fuera de combate, al romper sus tanques de combustibles y dañar los controles. En un esfuerzo por salvar la nave, o quizás simplemente para eyectarse cerca de las líneas propias, García Cuerva intentó alcanzar Puerto Argentino y en este aspecto tuvo éxito, ya que llegó a salvo a las afueras de la ciudad. Desafortunadamente, entonces tuvo la mala suerte de ser derribado por el fuego de la artillería antiaérea argentina y su avión se precipitó a tierra, matándolo instantáneamente. Perona, mientras tanto, había resultado más afortunado y, en tanto que su avión caía en el mar, él tocó tierra en los bajíos al norte de la Isla de Borbón, a unas 80 millas de Puerto Argentino. Se dañó ambos tobillos mientras pugnaba por alcanzar la playa pero fue rápidamente rescatado por personal del CANA del cercano aeródromo y un día o dos después ya estaba de vuelta en Buenos Aires para informar ante la prensa como un Sea Harrier había colisionado con su Mirage (N. de la R.: esa fue la versión inicial, que luego, ante nuevas evidencias, fue cambiada por la definitiva, coincidente con la aquí narrada).

Los sucesos del 1° de mayo dejaron al Grupo 8 en un estado de cierta confusión. No sólo había muerto un oficial valioso y dos aviones nuevos se habían perdido, sino que era claro que, bajo las circunstancais del momento, el Mirage simplemente no era un igual ante la combinación Sea Harrier/AIM-9L. Mucho después los pilotos británicos hablarían de tácticas simples o ingenuas de los argentinos, pero el 1° de mayo el sentimiento en Río Gallegos era más uno de frustración ante la superioridad de armamento de un enemigo que podía dictar los términos bajo los cuales entraría en combate. También es evidente que la maniobrabilidad del Sea Harrier había sido muy subestimada por la FAA. Claramente, no podía haber una repetición de esos desastres y el CdoFAS inmediatamente dio los pasos para evitar esas eventualidades. La FAA estaba preocupada acerca de que el próximo blanco de los Vulcan podría ser uno más ambicioso y se decidió en consecuencia retirar a la mayoría de los Mirages del Grupo 8 a Comodoro Rivadavia para proteger la sede del CdoFAS. Durante algunas semanas no se volaron más misiones de largo alcance a las Malvinas, aunque

En una base de la FAA próxima a la Cordillera fue tomada esta fotografía, en fecha no especificada. El trabajo de los armeros de la dotación de tierra permite apreciar los dos poderosos cañones DEFA de 30 milímetros y la respectiva munición que equipan a los Mirage III EA.





CH-47C

El helicóptero de rotores en tandem CH-47, diseñado y construido por la Boeing Vertol de Estados Unidos es uno de los aparatos de su tipo de mayor potencia y diversidad de prestaciones actualmente en operación por numerosos países del mundo. El modelo inicial de producción fue el CH-47A, seguido por el mejorado CH-47B. En la guerra de Vietnam, donde tuvo su primera actuación, el Chinook puso en práctica su capacidad de transportar 44 hombres de tropa con equipo completo, así como materiales pesados, tanto en su cabina como en eslingas colgadas de la parte inferior del fuselaje. Modelo corriente de producción en la década de los '80 es el CH-47C que también se fabrica en Italia bajo licencia. Este es precisamente el tipo de aparato del cual la Fuerza Aérea Argentina desplegó a Malvinas dos, pertenecientes al Grupo 7. La velocidad de crucero del Chinook es de 254 km/h. y su radio de acción medio

FUERZA AER
VII BRIG

estipulado por los fabricantes es de 185 kilómetros, pero como se demostró en Malvinas esta última prestación pudo multiplicarse mediante el empleo de tanques suplementarios que lo autoreabastecieron en vuelo. Estas técnicas ya habían sido largamente puestas en práctica por las tripulaciones argentinas cuando comenzó la guerra, dado su intenso uso en la Antártida a cuyas operaciones estaba afectado por temporadas el Escuadrón Chinook, cuyo distintivo especial se ve a la derecha. El de la izquierda es el distintivo usado por todas las tripulaciones de helicópteros del Grupo 7. La fotografía de esta página fue tomada en 1988 en el asiento de la unidad, pues las dos máquinas no solo sobrevivieron a la Guerra de las Malvinas sino que continuaron prestando sus valiosos servicios.

Marcel Yves Martin/Ch. Rodríguez Muñoz)



a principios de mayo se cumplieron unas pocas salidas de escolta, acompañando a los C-130 hasta avistar las islas. En Comodoro Rivadavia los Mirages permanecieron en alerta constante y en las semanas siguientes patrullaron la zona fronteriza argentino-chilena. Incidentes como el asunto del Sea King en Punta Arenas no hicieron nada para asegurar a la FAA de que no habría un ataque desde el oeste de los Andes y, consecuentemente, la actividad de los Mirage fue incrementada.

Para principios de junio la situación había cambiado sustancialmente y la Argentina ya no temía un gran ataque sobre el continente. Sin embargo, la guerra estaba evolucionando mal en las Malvinas y el Escuadrón Mirage Comodoro Rivadavia volvió a destacar a algunos de sus aviones a Río Gallegos. Su primer empleo operacional parece haber sido en el rol de señuelo mientras otros aviones de combate llevaban a cabo el ataque real. Una de esas misiones parece haber sido parte del elaborado, y muy exitoso, ataque sobre los buques británicos en Puerto Pleasant el 8 de junio. El primer rol del Grupo 8 parece haber sido el poner cuatro Mirages en el aire, posiblemente en dos parejas, en un ataque simulado sobre las cabezas de playa británicas en la zona de San Carlos. Volando en un perfil simulado de vuelo de ataque de un Dagger, los Mirages entraron por el noroeste de la Gran Malvina poco antes de las 1645Z, pero interrumpieron el "ataque" tan pronto como la PAC de Sea Harriers mostró interés en su presencia. Así, durante muchos minutos los Sea Harriers se mantuvieron ocupados y su atención fue alejada de los Daggers y Skyhawks realmente encargados de la misión real sobre Puerto Pleasant. Aunque resulta ampliamente debatible si los ataques de la FAA sobre "Bluff Cove" (como los medios de prensa británicos incorrectamente identificaron a Fitzroy) podrían haber sido impedidos si los Sea Harrier no hubieran estado tan ocupados, el CdoFAS consideró a la misión de diversión como un gran suceso. Algunas salidas posteriores para cobertura superior en Fitzroy no pudieron impedir la pérdida de tres Skyhawks del Grupo 5 y una misión, cautamente contemplada desde abajo por los Sea Harriers, fue ignorada en todos los informes de la FAA de las operaciones del día.

Mientras la guerra se acercaba a su inevitble final, el CdoFAS encargó a los Canberras del Grupo 2 una serie de ataques nocturnos contra las tropas británicas en la zona del Monte Kent en la Isla Soledad. Los Camberras eran enviados usualmente en parejas pero hasta entonces habían logrado poco, por lo que las fuerzas británicas los consideraban más como una suerte de molestia. En la que habría de convertirse en última noche de la guerra, un par de Canberras fue enviado desde Río Gallegos tarde en la noche del 13 de junio. En esa ocasión recibieron una escolta del Grupo 8, la escuadrilla "Plutón", encabezada por el veterano piloto de Mirage mayor Jorge Sánchez con el capitán González como su numeral.

La misión comenzó bastante bien e inicialmente volaron en silencio de radio, aproximándose a la Gran Malvina desde el sur a una altitud de unos 33.000 pies. Sin embargo, aún antes de encontrar a los Canberras con el radar o de establecer contacto radial con el CIC de Puerto Argentino, ambos pilotos vieron el reflejo de las explosiones de Puerto Argentino, a unas 100 millas de distancia. A través de los huecos en las nubes, los efectos del bombardeo naval y de artillería podían ser distinguidos claramente. Los Canberras fueron encontrados a unos 40.000 pies y a las 0150Z hicieron su ataque guiado por radar sobre posiciones predeterminadas mientras los Mirage, todavía a 33.000 pies, orbitaban hacia el oeste. Muchos misiles SAM fueron lanzados sobre los Canberra y, a pesar de que el CIC había asegurado lo contrario a la escuadrilla "Plutón", también una PAC de Sea Harriers había despegado del "Hermes" en busca de los bombarderos. Al igual que los Canberras, los Mirages fueron objeto de ataques de misiles y uno de ellos se enganchó en el avión de Sánchez. Mientras trepaba hacía él, con un brillante reflejo, Sánchez descendió en espiral hacia el misil en un intento de romper el enganche pero el artefacto explotó debajo de él al final de su trayectoria, sin dañar al Mirage. Poco después un segundo misil le pasó cerca a unos 15.000 pies, pero no detonó. Para ese momento ambos Mirages estaban en el área de Prado del Ganso y el CIC les ordenó que subieran rápidamente por sobre los niveles de peligro de Sea Harriers y de misiles. Mientras trepaban se les informó que el Canberra que iba adelante había sido derribado por un SAM. Los misiles lanzados contra los Mirages habían sido Sea Darts del "Cardiff" y los que alcanzaron al Canberra del "Exeter", ambos destructores estaban en el área del Seno Choiseul en la Isla Soledad.

Con la recuperación de la escuadrilla "Plutón" a las 0303Z del 14 de junio, la guerra efectivamente concluyó para el Grupo 8 y su Escuadrón Mirage Comodoro Rivadavia. Para el Escuadrón elite de la FAA la guerra había sido una grave experiencia y durante las relativamente escasas misiones voladas se habían aprendido muchas duras lecciones. Mientras que nunca se había pensado que sus primeras misiones de combate tendrían lugar contra cualquier otra fuerza aérea que no fuera la de un país vecino, el Grupo 8 todavía se consideraba lo bastante eficaz como para enfrentar a los Sea Harriers británicos en una situación de "uno contra uno". Esa creencia fue luego modificada por declaraciones acerca de altitudes óptimas de combate y, subsecuentemente, por comentarios sobre radares de cola y otros sistemas no disponibles en los Mirages, pero resulta claro que el Sea Harrier fue simplemente subestimado. La maniobrabilidad del avión, la letalidad de sus Sidewinders y el entrenamiento de los pilotos de la Royal Navy se combinó para convertir el enfrentamiento individual en una competencia con un solo lado y, el 1° de mayo, el Grupo 8 había aprendido éso con un costo.

Las estadísticas oficiales de la FAA acreditan al Grupo 8 con 45 salidas operacionales, aunque una cuenta no oficial de la unidad señala 90 misiones de todo tipo durante el período de guerra. En la posguerra a los 15 aviones sobrevivientes se le unieron los dos Mirage IIIDA reacondicionados, en diciembre de 1982, y en 1984 el Grupo 8 continuaba proveyendo la defensa aérea de Buenos Aires (aunque otro IIIEA se perdió al estrellarse en Río Gallegos el 8 de octubre de 1983). Como parte de un programa de modificaciones, se intentaba, al escribirse esa obra, equipar a los Mirage del Grupo 8 con un sistema de reabastecimiento en vuelo si las pruebas resultaban satisfactorias.



Un Mirage III EA no identificado del Grupo 8 de Caza decola desde la pista de Río Gallegos para una misión de guerra durante mayo de 1982. El avión lleva un misil aire-aire Matra R530 adosado a su pilón central bajo el fuselaje y los dos tanques suplementarios de combustible subalares de 1.700 litros cada uno. Estos tanques eran de rigor en las operaciones sobre Malvinas tanto para los Mirage como para los Dagger. (Foto Fuerza Aérea Argentina)

Los pilotos del Grupo 8 de Caza destacados a Comodoro Rivadavia y Río Gallegos y que se piensa volaron misiones de combate, incluían a los siguientes:

Comodoro C. A. Corino (comandante); mayor J. Sánchez; capitán G. Ballasteros; capitán G. A. García Cuerva (muerto en acción); capitán González; primer teniente Perona; primer teniente Yebra.

DETALLES INDIVIDUALES DE LOS AVIONES

El camuflaje normal de tiempos de paz de los Mirage, en verde y marrón claro, no fue alterado para nada durante el conflicto y, por lo que se sabe, las bandas de identificación amarillas adoptadas por otras aeronaves después del 1º de mayo, en el Grupo 8 no fueron utilizadas o se aplicaron solamente por un breve lapso. Se estima que todos los aviones llevaron el distintivo circular normal de la VIII Brigada Aérea en la deriva vertical durante todo el período de emergencia.

No hay disponible una lista definitiva de los Mirages del Grupo 8 que en abril de 1982 fueron desplegados en Comodoro Rivadavia y Río Gallegos, pero las notas detallan todos los aviones existentes en marzo de 1982. Todos los aviones son modelo Mirage IIIEA con la excepción del I-002, por entonces el único biplaza Mirage IIIDA en la dotación de la FAA, el cual se informó fue utilizado operacionalmente desde Comodoro Rivadavia.

En los detalles individuales de los aviones se utilizó la abreviatura G8C de la FAA para el Grupo 8 de Caza.

I-002 IIIDA
En 3/82 con el G8C. Informes no confirmados sugieren que este biplaza fue destacado a Comodoro Rivadavia en 4/82 y podría haber sido utilizado en una "misión". Visto en uso de posguerra en Mariano Moreno en 9/82.

I-003 IIIEA
En 3/82 con el G8C. No se confirmó su despliegue en Comodoro Rivadavia o Río Gallegos pero fue visto en uso de posguerra en Mariano Moreno en 11/82.

I-004 IIIEA
En 3/82 con el G8C. No se confirmó su despliegue en Comodoro Rivadavia o Río Gallegos pero fue visto en uso en Mariano Moreno en 9/82.

I-005 IIIEA
En 3/82 con el G8C. Destacado a Río Gallegos, probablemente en 4/82. Visto en uso de posguerra en Mariano Moreno en 11/82.

I-006 IIIEA
En 3/82 con el G8C. No está confirmado su despliegue en Comodoro Rivadavia o Río Gallegos pero fue visto en uso de posguerra en Mariano Moreno en 11/82.

I-007 IIIEA
En 3/82 con el G8C. No confirmado su despliegue en Comodoro Rivadavia o Río Gallegos, pero fue visto en uso en Mariano Moreno.

I-008 IIIEA
En 3/82 con el G8C. Destacado a Río Gallegos, probablemente en 4/82, fue visto en uso en Mariano Moreno en 9/82.

I-010 IIIEA
En 3/82 con el G8C. No está confirmado su despliegue en Comodoro Rivadavia o Río Gallegos pero fue visto en uso en Mariano Moreno en 11/82.

I-011 IIIEA
En 3/82 con el G8C. Desplegado en Río Gallegos, probablemente en 4/82. Visto en uso de posguerra en Mariano Moreno en 9/82.

I-012 IIIEA
En 3/82 con el G8C. No hay confirmación de su despliegue en Comodoro Rivadavia o Río Gallegos. Se informó que estaba en uso en Mariano Moreno en 1983.

I-013 IIIEA
En 3/82 con el G8C. No está confirmado su despliegue en Comodoro Rivadavia o Río Gallegos pero fue visto en uso en Mariano Moreno en 11/82.

I-014 IIIEA
En 3/82 con el G8C. Destacado a Río Gallegos, probablemente en 4/82. Visto en uso en Mariano Moreno en 11/82.

I-015 IIIEA
En 3/82 con el G8C. Destacado a Río Gallegos en 4/82. Derribado sobre la Isla Borbón, Gran Malvina, el 1/5/82 por un AIM-9L disparado desde el Sea Harrier XZ452 del 801 Sqdn del Flt Lt Barton. El primer teniente Perona se eyectó con éxito en aguas bajas al norte de la Isla Borbón y fue rescatado poco después. Perona informó que su avión se estrelló en el mar pero se cree que algunos pedazos llegaron a tierra en la zona del Paso Noroeste de la Gran Malvina.

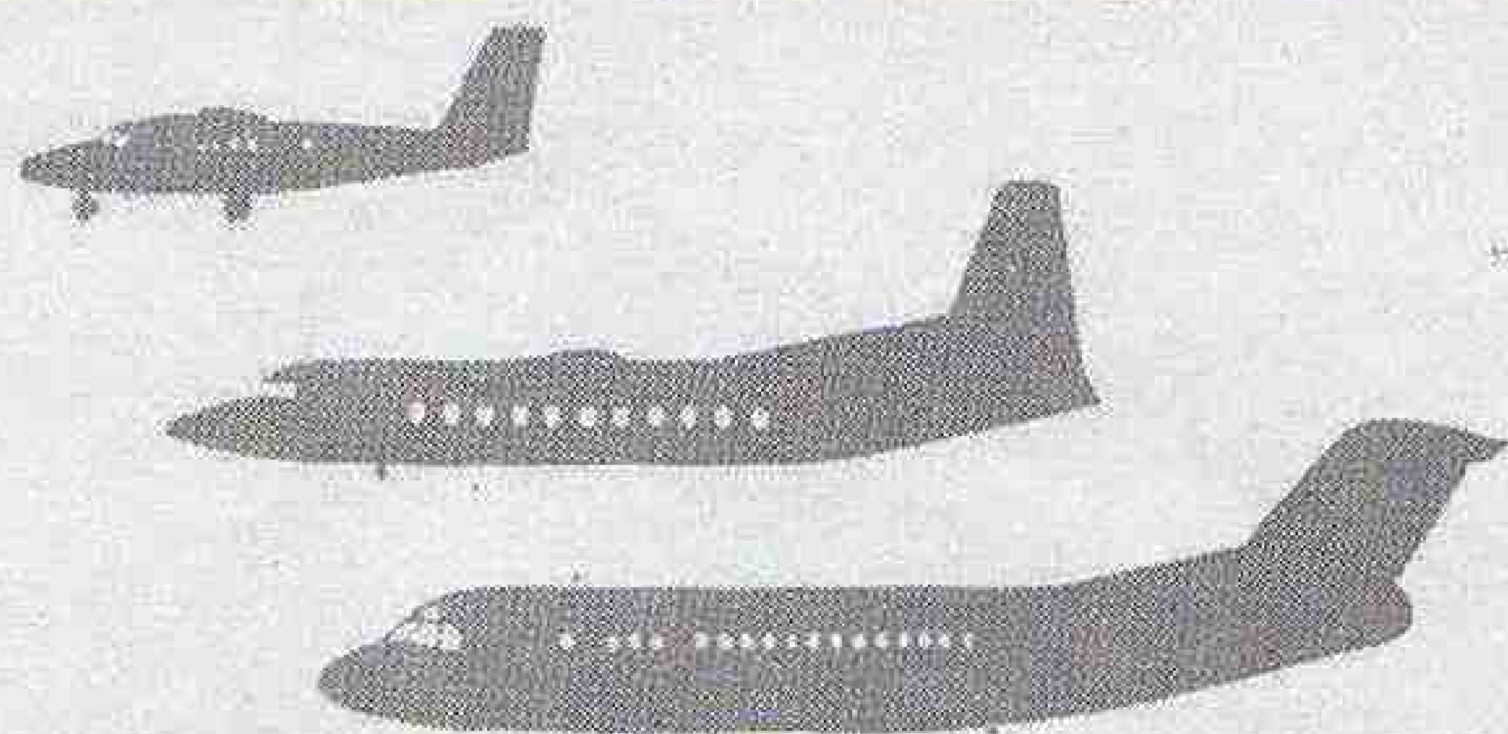
I-016 IIIEA
En 3/82 con el G8C. No está confirmado su despliegue en Comodoro Rivadavia o Río Gallegos pero fue visto en uso de posguerra en Mariano Moreno en 11/82. Posteriormente, el 8/10/83, resultó destruído al estrellarse en Río Gallegos.

I-017 IIIEA
En 3/82 con el G8C. Destacado a Río Gallegos, probablemente en 4/82. Visto en uso en Mariano Moreno en 11/82.

I-018 IIIEA
En 3/82 con el G8C. Destacado a Río Gallegos, probablemente en 4/82. Visto en uso en Mariano Moreno en 11/82.

I-019 IIIEA
En 3/82 con el G8C. Desplegado en Río Gallegos en 4/82. Resultó dañado sobre la Gran Malvina el 1/5/82 por un AIM-9L disparado por el Lt Thomas en el Sea harrier XZ453 del 801 Sqdn. El capitán García Cuerva voló hasta las cercanías de Puerto Argentino donde fue derribado por artillería antiaérea argentina. García Cuerva murió al estrellarse el avión.

TWIN OTTER
FRIENDSHIP
FELLOWSHIP



TRANSPORTE Y "PUENTE AEREO"

Durante casi una década antes de la invasión del 2 de abril de 1982, el aeropuerto de Puerto Argentino, y antes su predecesor en Hookers Point, recibió el servicio regular aéreo desde la Argentina continental. Semanalmente se realizaba un vuelo de la FAA, por lo general desde y hacia Comodoro Rivadavia, a través de LADE (Líneas Aéreas del Estado), la aerolínea militar argentina responsable de brindar servicio aéreo a las más remotas regiones del sur. Los servicios de LADE se realizaban con F-27 y F-28 y, en raras ocasiones, por otros tipos como el C-130, en tanto que en caso de necesidad se podían alterar los programas de vuelos. La escala se había cumplido de distintas maneras a lo largo de los años, algunas veces simplemente cumplía una parada de 30 minutos y en otras el avión de LADE permanecía toda la noche. Para la época del desembarco, el vuelo semanal de un F-28 partía desde Comodoro Rivadavia hacia las islas como vuelo LD350 a las 1830Z el martes y el LD351 retornaba a la mañana siguiente a las 1100Z.

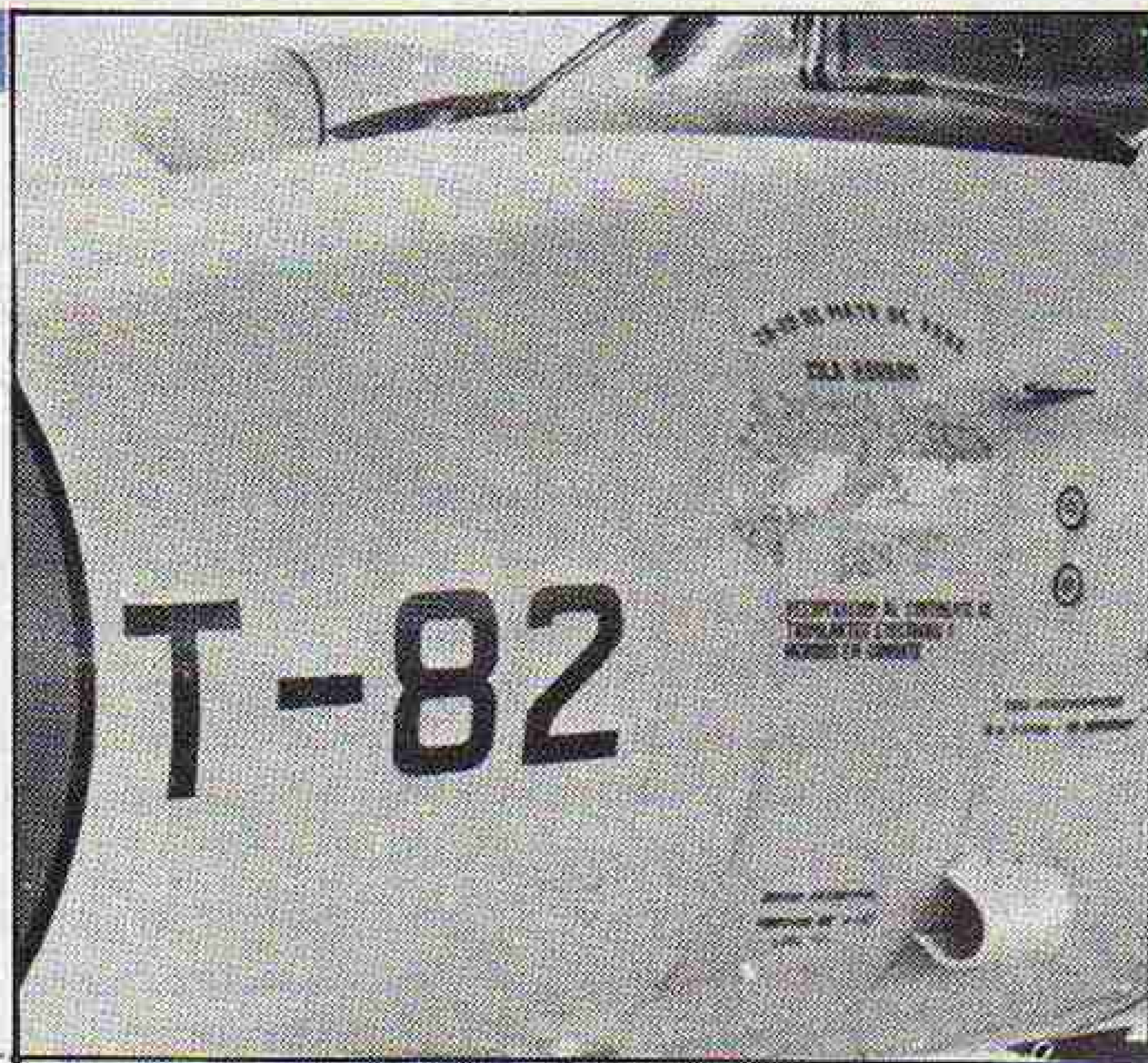
Los F-27 y F-28 de LADE eran operados desde Comodoro Rivadavia por el local Grupo 9 de Transporte Aéreo aunque no eran los "dueños" de esos aviones. En realidad eran cedidos por el Grupo 1 de Transporte Aéreo, El Palomar, con sus tripulaciones "en comisión" para LADE y así para esas ocasiones estaban adjuntados a la IX Brigada Aérea. La operación era de rutina, involucrando a las tripulaciones de F-28 del Escuadrón II del Grupo I y de F-27 del Escuadrón IV (luego de la guerra, el Grupo 9 recibió sus propios elementos F-27 y se unieron a la flota local de Tween Otter en una nueva unidad, el Escuadrón VI, según informes). Los tripulantes de cabina de LADE eran civiles con base permanente en la región de la aerolínea estatal.

El plan de invasión de la FAA recibió el nombre de "Aries 82" y gran parte de la fase de "asalto" involucraba la utilización de los C-130 del Grupo 1 más que los recursos de LADE. Sin embargo, los F-28 del Escuadrón II fueron utilizados el 2 de abril y cinco aeronaves llevaron especialistas y tropas de refuerzo a Puerto Argentino en las primeras etapas de la operación. El TC-53, con el indicativo "Litro 5", fue el primero de ellos, que partió desde Comodoro Rivadavia hacia Puerto Argentin alrededor de las 1050Z de esa mañana.

Las limitaciones de la pista asfaltada de 4.100 pies de longitud (1.370 m) de Puerto Argentino eran bien conocidas por la FAA y durante la planificación de la Operación Rosario se admitió que todos los cargamentos grandes (y en realidad muchos de los más reducidos) debían ir a las Malvinas por mar. Se anticipó que después de la agitada actividad inicial asociada con el desembargo, el aeródromo volvería a su antiguo estilo de operaciones, aunque con más vuelos de LADE y de la FAA que antes.

La pista aceptaba aviones del tamaño del Boeing 727 y muchos de los aviones de transporte de la FAA ya eran desde hacía tiempo visitantes de rutina. Sin embargo, las limitaciones en cuanto a plataforma impedían que operaran simultáneamente en tierra más que unos pocos transportes medianos. En su momento, la situación fue mejorada en parte después del 2 de abril por los ingenieros de la FAA que pudieron incrementar el área de la plataforma. No obstante, las calles de carreteo, y en algunas ocasiones la propia pista, tuvieron que ser utilizados en los períodos pico como espacio adicional para poder descargar los aviones.

Inmediatamente después de los desembarcos una sucesión de vuelos de abastecimiento de C-130 y F-28 trajeron equipos vitales y personal clave. Como fue explicado en otra sección de esta obra, la fase de "asalto" de "Aries 82" concluyó el 2 de abril y la fase de apoyo de la operación comenzó al día siguiente. El núcleo del equipamiento militar necesario para el Ejército en las islas se había dispuesto que viajara por mar e, inicialmente, los movimientos aéreos hacia Puerto Argentino estaban limitados a aviones de la FAA y del CANA con elementos vitales o personal importante. Sin embargo, la reacción militar británica provocó un considerable incremento de la actividad aérea y la creación de un "Puente Aéreo" a principios de abril fue el resultado directo de la decisión de enviar una Fuerza de Tareas para recuperar las islas. Con el Puente Aéreo se intentaban alcanzar dos metas principales. La primera era la urgente necesidad de trasladar varios miles de hombres a las Malvinas y la segunda transportar sus equipos con seguridad, luego de que los británicos pusieron en vigencia el bloqueo marítimo a partir del 12 de abril. El segundo punto fue logrado en una operación que se basó considerablemente en los C-130 del Grupo 1, que volaban principalmente desde



Arriba: *El Twin Otter T-82 de LADE/Grupo 9 de Transporte Aéreo fue marcado tras la guerra con una silueta de las Malvinas y una inscripción alusiva a su arriesgada misión de la noche del 28 al 29 de mayo de 1982 en la que rescató de la Isla Borbón a un grupo de pilotos eyectados y personal necesitado de urgente atención médica, que se encontraban aislados. (vía S. Mafé Huertas)*





Arriba: *Tripulación de un Fokker F-27 de la Fuerza Aérea junto a una de sus máquinas que pertenecen a la I Brigada Aérea con asiento en El Palomar. Aviones y personal acostumbran a emplearse "en comisión" para Líneas Aéreas del Estado –LADE– y durante la guerra estuvieron bajo la jurisdicción del Grupo 9 de Transporte, basado en Comodoro Rivadavia.*
Izquierda: *El BAC 1-11 de Austral Líneas Aéreas matrícula LV-OAX, identificado como uno de los aviones de empresas aerocomerciales que actuaron en el Puente Aéreo a Malvinas y registraron aterrizajes en Puerto Argentino, fotografiado en 1988 en el Aeroparque Jorge Newbery. (Marcel Yves Martin)*

Comodoro Rivadavia, y su accionar es descripto en detalle en el capítulo correspondiente.

El recientemente creado CdoAeTr argentino recibió el encargo de reorganizar el transporte aéreo para hacer frente a las nuevas circunstancias y para utilizar todos los aviones, tanto militares como comerciales, con miras a obtener el mejor beneficio para el país. Después del 7 de abril eso significó transportar gran cantidad de tropas desde el norte del país a través de Comodoro Rivadavia y Río Gallegos hacia Puerto Argentino, así como crear una organización logística capaz de sostener a los hombres en las Malvinas y en las bases del sur por un período indefinido. Gran parte del movimiento de hombres hacia los aeródromos cabecera de puente estuvo a cargo de aviones comerciales de línea, incluyendo los Boeing 707 y 747 de Aerolíneas Argentinas, así como todos los transportes disponibles de la FAA. Aunque la mayor parte de la carga llevada a Puerto Argentino fue aerotransportada por los C-130 desde Comodoro Rivadavia, la mayoría de los 9.000 hombres que alcanzaron las Malvinas tuvieron que pasar por la atestada terminal de Río Gallegos. El grueso de las tropas del Ejército fue llevado a Puerto Argentino durante mediados y fines de abril por F-27 y F-28 de la FAA, las BAC 1-11 de Austral, los Boeing 737 de Aerolíneas Argentinas y, desde Comodoro Rivadavia, por los C-130 de la FAA. Los transportes del CANA, operados independientemente, invariablemente partían hacia Puerto Argentino desde Río Grande. Retirados del área cercana a las Malvinas, los principales centros de la red de suministros eran la base de El Palomar de la FAA y la del CANA en Espora.

Los servicios de LADE desde el continente continuaron durante abril y los asentamientos en el libro del aeropuerto de la capital malvinense indican que los vuelos semanales hacia Comodoro Rivadavia se cumplieron el 7 de abril (un F-28 a las 0910Z), 13 de abril (F-28 a las 1007Z), 20 de abril (C-130 a las 1020Z) y 27 de abril (F-28 a las 1030Z). Después de la partida del 27 de abril las circunstancias cambiaron y el servicio de LADE fue suspendido permanentemente.

El Puente Aéreo concluyó a las 2000Z el 29 de abril cuando en Puerto Argentino se consideró inminente el peligro de un ataque por parte de buques y aviones británicos. Los ataques aéreos y navales del 1 de mayo forzaron a la FAA a restringir los vuelos a Puerto Argentino a los cumplidos por los C-130 del Grupo 1, aunque los F-28 y Electras del CANA continuaron realizando, ocasional y exitosamente, sus veloces entradas y salidas del aeropuerto. No hubo accidentes serios durante estas actividades y entre el 2 de abril y el 30 de abril se cumplieron unos 389 aterrizajes en el aeródromo de Puerto Argentino por parte de transportes de la FAA y civiles. Durante estas operaciones se



En abril de 1982 la actividad sobre la pista de Puerto Argentino osciló entre intensa y enloquecedora. En los días pico del Puente Aéreo, sobre finales del mes, la Fuerza Aérea solamente llegó a contabilizar más de 30 arribos de vuelos de transporte, todos los cuales requerían rápida descarga y partida. En esta fotografía, tomada a los pocos días de la recuperación de las islas, se ve a un Electra del CANA (0691/5-T-1) perteneciente a la 2a. Escuadrilla de Sostén Logístico Móvil aproximándose a la plataforma terminal. El Fokker F-28 Fellowship matrícula de la Fuerza Aérea TC-55 cuya cola ocupa el primer plano, pertenece al Grupo 1 de Transporte Aéreo, unidad que estuvo por completo involucrada en la operación. (Vía Primer Teniente R. Robinson, RAF)

registraron algo menos de 2.000 horas de vuelo, que comprendían 1.627 de la FAA, 297 de Aerolíneas Argentinas y 16 de Austral. De los 9.000 hombres llevados a Puerto Argentino, el 84 por ciento era del Ejército y el resto personal de la FAA y civiles. También fueron transportadas 5.000 toneladas de carga.

Las prestaciones de los C-130 de la FAA y los transportes del CANA después del 1 de mayo son considerados en detalle en otros capítulos, pero vale la pena repetir aquí que se cumplieron 31 misiones exitosas a Puerto Argentino por parte de los primeros y 14 por los segundos, antes de la capitulación del 14 de junio. Además de estos vuelos a Puerto Argentino, al menos se realizó una misión de rescate por un Twin Otter del Grupo 9 desde Río Gallegos a la Isla Borbón. Esta se cumplió en la noche del 28 al 29 de mayo e involucró al avión T-82 que hizo su entrada aparentemente sin ser detectado por los radares británicos. Evacuó a un grupo de heridos de la FAA y a uno o dos pilotos que se habían eyectado de sus aviones cerca de la Isla Borbón en los días anteriores.

El CdoAeT continuó funcionando durante la guerra en su rol de control y sus logros fueron resumidos por la FAA en una estadística para el período entre el 2 de abril y el 28 de junio. En este lapso los aviones del CdoAeTr volaron 7.719 horas, de las cuales 6.639 correspondieron a aviones de la FAA, 986 horas por Aerolíneas Argentinas y 94 por Austral. En el proceso fueron llevadas 9.798 toneladas de carga (51 % del Ejército, 45 % de la FAA y 4 % de la Armada) y 49.165 personas (72 % del Ejército, 21 % de la FAA y 7 % de la Armada).

Muy pocas de las muchas tripulaciones asignadas al Grupo 9 de Transporte Aéreo, LADE y otras organizaciones operadas por el CdoAeTr fueron identificadas individualmente. En vista de esto, no se intentó consignar sus nombres.

DETALLES INDIVIDUALES DE LOS AVIONES

El proceso de transportar personal y equipos desde Comodoro Rivadavia y Río Gallegos hacia Puerto Argentino involucró a los F-27, F-28 y C-130 de la FAA y los aviones comerciales de Aerolíneas Argentinas y Austral. Relativamente pocos de esos aviones en uso fueron identificados individualmente aunque es razonable asumir que virtualmente todos los F-27 y F-28 de la FAA fueron empleados (los C-130 son considerados en otra sección). Por lo que se sabe, no se utilizaron marcas fuera de lo común en esos aviones aunque se realizaron algunas modificaciones en algunos Twin Otter del Grupo 9. Las variaciones que fueron identificadas son detalladas más abajo.

Como los transportes del Grupo y Grupo 9 y los aviones de línea operaron con sus colores de tiempos de paz, y al no existir evidencias de su uso en circunstancias específicamente riesgosas, fueron dejados de lado para el propósito de estas historias individuales (sus detalles de serie están incluidos en otra sección). Los Twin Otter del Grupo 9 sí vieron "acción" después del 1 de mayo y sus detalles, tal como son conocidos, están incluidos a continuación.

En los detalles individuales de los aviones se utilizó la abreviatura standard de la FAA G9TA en lugar de Grupo 9 de Transporte Aéreo.

T-81
En 3/82 con el G9YA. No se conocen detalles de su utilización en la guerra. Destruido en un accidente durante el despegue en Río Gallegos el 28/1/83.

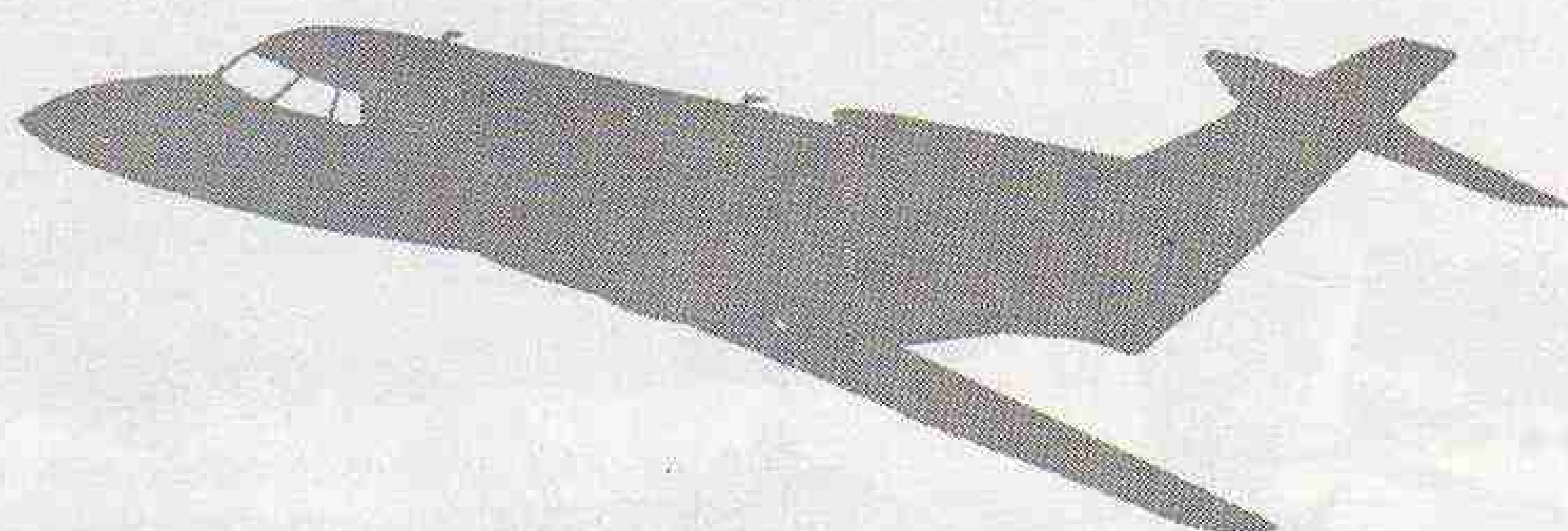
T-82
En 3/82 con el G9TA. Utilizado en la misión a la Isla Borbón el 28-29/5/82. Se piensa que tenía las marcas normales en naranja Dayglo (fosforescente) en la parte trasera del fuselaje, nariz y puntas de alas pero no se sabe si se le agregó una banda adicional de identificación horizontal en la deriva. En la posguerra llevaba una silueta de las Malvinas en azul y blanco sobre el lateral izquierdo de la nariz con la inscripción "28-29 de mayo de 1982 - Isla Borbón - Recuperación al continente de tripulantes eyectados y heridos en combate".

T-83
En 3/82 con el G9TA. Además de las zonas en naranja fosforescente, llevaba una banda horizontal en amarillo/naranja en la deriva (pero sin atravesar el timón) que pasaba por detrás de la bandera nacional. Se piensa que ésta era una marca de identificación de guerra.

T-85
En 3/82 con G9TA. No se conocen detalles de la época de la guerra.

T-86
En 3/82 con el G9TA. No se conocen detalles de la época de la guerra. Llevaba las marcas usuales en naranja Dayglo (sin la banda horizontal en la deriva) cuando fue visto en Comodoro Rivadavia en 1983.

T-87
En 3/82 conj el G9TA. No se conocen detalles de la época de la guerra.



ESCUADRON FENIX

Poco antes de que la Fuerza de Tareas británica comenzará su acción contraofensiva para reocupar las Islas Malvinas el 1 de mayo de 1982, la Argentina incorporó todos los aviones civiles registrados a la FAA y todas las tripulaciones de vuelo comerciales recibieron grado de oficial para la duración de la emergencia. De esa manera, todos los transportes civiles propiedad de ejecutivos o de empresas y otros pocos aviones y helicópteros de utilidad se unieron a las aeronaves de línea de Aerolíneas Argentinas, Austral y otros operadores, como equipamiento potencial de la FAA para ser empleados en cualquier teatro adecuado. En la práctica, muchos de ellos fueron en realidad utilizados en esa forma y proveyeron un valioso servicio a la FAA, particularmente en la región del CdoFAS, donde operaron durante toda la guerra en variados roles de comunicaciones y transporte. Muchos de ellos, y quizás todos los que fueron usados en el área del CdoFAS, sirvieron en una unidad especialmente creada conocida como el ''Escuadrón Fénix''.

El Escuadrón Fénix fue creado para controlar la actividad de unos 35 aviones y helicópeteros requisados desde un comando en Comodoro Rivadavia. La creación de la unidad, fue una idea ingeniosa pero aunque es verdad que algunos aviones fueron utilizados en misiones de trascendencia, sería una suerte de distorsión de la verdad el deducir que fue una unidad clandestina creada con el único propósito de engañar a la Royal Navy por medios electrónicos.

Entre los aviones requisados estaban incluídos el HS.125-700B matrícula LV-ALW de Yacimientos Petrolíferos Fiscales (YPF), seis de unos diez Citations registrados incluyendo al apropiadamente identificado modelo 550 LQ-TFM de Fabricaciones Militares, cinco de siete Learjets 24/25 conocidos (uno de los cuales era probablemente el modelo 24D del Territorio de Tierra del Fuego), cuatro Learjets 35A (el LV-ALF de Loma Negra SA era seguramente uno de ellos, las letras ALF correspondían a Amalia Lacroze de Fortabat, y presumiblemente los LV-OAS, LV-OFV y LV-ONN, los otros tres aviones en el registro argentino), el Learjet 36 LV-LOG, un Merlin III (probablemente el LV-MRL), seis Aero Commander, siete Aerostar TS.601, tres Mitsubishi MU-2, un A-109, un Bell 206 y cuatro Bo. 1058.

Muchos de los aviones fueron empleados solamente para propósitos de comunicaciones, todos en el continente, y varios, incluyendo a los MU-2, fueron dedicados a tareas de búsqueda y rescate. Como la mayoría de la actividad de rescate operacional tuvo lugar en las vecindades de las Islas Malvinas, los aviones del Escuadrón Fénix quedaron restringidos a funciones de patrullaje del territorio continental.

Unos pocos aviones, y el HS.125 fue identificado como uno de ellos, sirvieron como estaciones retrasmisoras de radio a gran altitud entre las bases del continente y los aviones de combate que cumplían misiones en vuelo rasante. Esta importante tarea se cumplió sin obstáculos de importancia a causa de las distancias extremas entre los portaaviones británicos y las rutas voladas por los aviones del Escuadrón Fénix. Las versiones de que el HS.125 fue perseguido por Sea Harriers parecen ser una ficción total. Según estadísticas de la FAA, el Escuadrón Fénix cumplió 27 salidas de retrasmisión de comunicaciones.

Otros aviones fueron empleados para escoltar vuelos de tránsito hacia las Malvinas, aunque ningún aparato del Escuadrón Fénix en realidad aterrizó en Puerto Argentino. Como siempre, su valor residía en su comparativamente sofisticado equipamiento de aviónica. Una de estas misiones, el 27 de mayo, involucró a un MU-2 que escoltó a un par de Pucarás del Grupo 3 desde Santa Cruz hasta Puerto Argentino (otras misiones similares fueron voladas por aviones militares como los King Air y Queen Air del CANA que ayudaron a sus T-34C y MB-339A en los vuelos de tránsito). No se conocen detalles sobre el número de estas misiones realizadas pero podrían estar incluidas en las 27 de retrasmisión radial mencionadas más arriba.

El Escuadrón Fénix también se le atribuye el haber cumplido funciones extremadamente riesgosas como aviones guía de formaciones de cazas y simular ser un avión de caza para los radares. Se sabe que los Learjets de la FAA realizaron misiones como avión-guía y se sospecha que fuentes argentinas erróneamente identificaron al Escuadrón Fénix como la unidad responsable. No obstante, la FAA informó que nueve de esas misiones fueron realizadas por aviones civiles, presumiblemente los Learjets y Citations, debido a sus altas prestaciones. Sin embargo, no existe evidencia alguna de que se arriesgaran a entrar en el alcance de los Sea Harriers o los misiles de la Fuerza de Tareas. Las malas condiciones meteorológicas constituyeron el riesgo seguro de esas misiones.

También cuestionan las fuentes británicas la simulación como avión de caza. Afirman que las PAC de Sea Harriers eran mantenidas sobre la Gran Malvina dentro de parámetros de control muy estrictos y, otra vez, no



Por lo menos diez Learjets propiedad de civiles o de empresas comerciales argentinas fueron movilizados, junto con sus tripulaciones, en el Escuadrón Fénix creado especialmente para apoyar la guerra aérea, en particular en la jurisdicción del Cdo. FAS. Algunos de estos Lears junto con otros jets ejecutivos movilizados, fueron utilizados incluso para misiones de mayor riesgo. Dos de los usados, el LV-ALF y el LV-OFV se ven en una foto de posguerra tomada en el Aeroparque Jorge Newbery el 21-8-82 y el 13-8-83, respectivamente. (Aviación Latinoamericana).



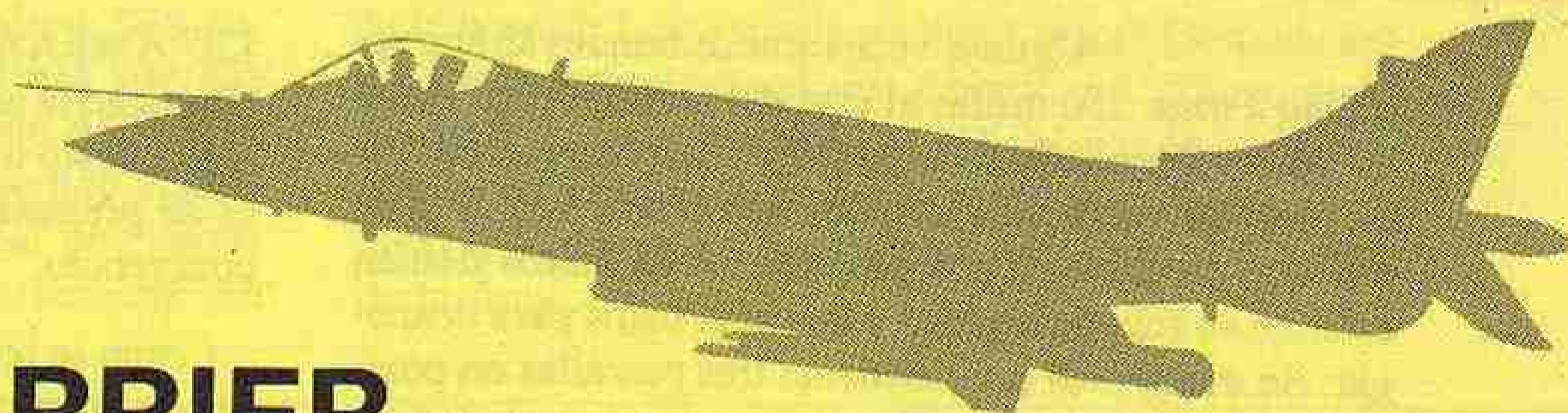


existe evidencia de que hayan sido vectoreados para interceptar esas salidas del tipo Fénix. En las últimas etapas de la guerra, los Sea Harriers despegaban muchas veces de los portaaviones para interceptar a aviones que se acercaban pero insisten en que invariablemente se trataba de aviones de combate de la FAA claramente identificados o los C-130 Las 123 salidas de diversión atribuídas al Escuadrón Fénix se piensa eran misiones enviadas con la intención de causar confusión en los radares de la Task Force y provocar despegues innecesarios de Sea Harriers. Se estima que muy pocas de estas misiones se aventuraron tan al este como la Gran Malvina.

Otras salidas fueron en apoyo de operaciones de patrulla costera de la FAA y del CANA y muchas misiones se realizaron para buscar evidencias en el extenso litorial austral argentino de desembarcos británicos o aún de actividad militar chilena en la región.

No se sabe de ningún avión requisado que se haya perdido en operaciones durante la guerra y, para los primeros días de julio de 1982, ya habían reasumido su actividad comercial normal. Coincidentemente, el Escuadrón Fénix fue disuelto.

Ninguna de las numerosas tripulaciones asignadas al Escuadrón Fénix fueron identificadas individualmente.



SEA HARRIER

"El Sea Harrier es el reloj suizo de la ingeniería aeronáutica." Así se expresaba un anónimo ingeniero que trabajaba con la Fuerza de Tareas. Debido a la alta calidad del diseño que había dado origen a este comentario, el personal de mantenimiento a bordo del "Hermes" era capaz de tener por los menos a 12 Sea Harriers en servicio por día (de un máximo de 15 a bordo desde el 18 de mayo hasta un mínimo de 14 después del 23 de mayo) aun en los momentos culminantes de la campaña. Se hubiesen necesitado unos 20 aviones para obtener esas cifras en tiempo de guerra. El motor Pegasus demostró ser sumamente confiable, así como el equipamiento electrónico; muy pocas veces despegó un avión con equipos deficientes o inutilizados. La construcción simple y robusta de los Sea Harriers contribuyó a una reparación rápida y eficiente de los daños sufridos en combate, los GR.3 del 1er. Escuadrón de Harriers probaron que el modelo básico podía sufrir muchas averías y continuar volando. Los ingenieros de vuelo y el personal que la Unidad Móvil de Reparaciones, Transporte y Salvamento de Aviones (MARTSU) desplegó en los dos portaaviones era de una capacidad sobresaliente, todos los pilotos pueden certificar esto. También debe tenerse en cuenta que con la pérdida del "Atlantic Conveyor" la flota se vio privada de su buque más esencial. Dicha nave tendría que haber sido la base para las reparaciones a fondo y grandes trabajos de mantenimiento. Cuando se hundió, sus talleres, grúas, herramientas y otra importante maquinaria se perdieron para la Fuerza de Tareas, así que esas responsabilidades recayeron en los portaaviones y otros barcos. El "Astronomer" fue preparado para su reemplazo, pero no llegó a la zona de Malvinas hasta fines de junio. La confiabilidad de los aviones y la calidad de su mantenimiento daba confianza a los pilotos para usarlos al máximo de sus posibilidades, así como en vuelos de entrenamiento. En algunos medios había habido siempre cierto escepticismo, en el sentido de que el Sea Harrier era bueno solamente para participar en desfiles aéreos, pero el conflicto de Malvinas disipó semejantes ideas en británicos y argentinos. Armado con el AIM-9L Sidewinder entró en combate el 1° de mayo y se desempeñó tan bien que durante el resto de la campaña de la Fuerza Aérea Argentina no arriesgó sus obstinados interceptores en batallas aéreas. El fracaso de los Mirage III en anular la amenaza de los Sea Harrier el 1° de mayo y la posterior decisión argentina de utilizar sus interceptores exclusivamente para la defensa de los aeropuertos en el continente, contra posibles incursiones de los Vulcans, dio como resultado que las misiones sobre las islas Malvinas se efectuasen sin escolta. De ahí en adelante los Daggers y Skyhawks quedaron librados a sus propios medios. Una vez avistados por un Sea Harrier la única esperanza de escapar para un piloto de Dagger era utilizar su mayor aceleración y velocidad, mientras que uno de Skyhawk pocas veces lo lograba. Invariablemente, si un piloto de Skyhawk divisaba a un Sea Harrier antes de que éste lo descubriera, arrojaba sus tanques suplementarios y bombas y se dirigía hacia el continente a la menor altura posible. Sin cobertura de cazas el piloto enemigo consideraba prudente retornar a su base y volver más tarde, cuando quizá no hubiese patrullas aéreas británicas y, en consecuencia, más posibilidades de atacar un barco o un blanco terrestre. Esta teoría fue demostrada en numerosas ocasiones. Como complemento de los misiles AIM-9L, los Sea Harriers tenían dos cañones Aden de 30 mm que demostraron su utilidad para batir blancos en tierra, barcos enemigos y aviones.

Un esfuerzo supremo realizado por la industria británica hizo posible que el Sea Harrier –entre otras muchas modificaciones– pudiera llevar durante el conflicto rejillas para perturbar el radar. Esto fue utilizado especialmente para defenderse de los SAM. También se efectuaron modificaciones en la programación de las computadoras de a bordo, para que, por ejemplo, el lanzamiento de bombas pudiera efectuarse con la trayectoria adecuada. El avión fue utilizado en tareas que no eran las normales. Después de que los GR3 se encargaron de todos los ataques contra blancos terrestres, los Sea Harriers siguieron siendo utilizados para bombardear en apoyo de los aviones del 1er. Escuadrón. Sea Harriers fueron empleados para misiones de reconocimiento fotográfico y algunos consideraron que se debieron haber hecho más esfuerzos en este sentido. Una de las grandes ventajas de este avión fue su capacidad de operar en las peores condiciones meteorológicas desde los portaaviones, que no tenían que virar contra el viento para el despegue o aterrizaje. Los argentinos se dieron cuenta rápidamente de que el mal tiempo en las islas Malvinas no significaba necesariamente que no hubiese Sea Harriers en el área! Además, cuando se construyó en San Carlos la pista metálica de 850 pies de longitud, la pérdida de tiempo durante las patrullas se redujo notablemente.

Es así evidente que este avión estaba muy bien equipado para todo tipo de misiones de combate. Que esto haya sido así fue producto de la necesidad antes que de la previsión. Una vez que estableció su superioridad al interceptar a los aviones atacantes en combate aéreo, estaba en condiciones de asegurar un completo dominio del aire sobre Malvinas. Sin embargo, nunca se logró un control absoluto del cielo y las incursiones penetraban la defensa, aunque el número disminuyó a medida que transcurría el tiempo.

Algunas veces ambos buques se encontraban a unas 250 millas al este del archipiélago y aun así los aviones salían de patrulla. Semejantes distancias hacían necesarios muchos Sea Harriers; por cada dos que efectuaban una patrulla, otros tantos debían estar en su ruta de regreso y dos más listos para despegar. Se mantenían regularmente tres patrullas en posición, así que dados los 18 aviones que se requerían, la cobertura aérea fue posible solamente por las excelentes cualidades del Sea Harrier para mantenerse en servicio. Esto demuestra asimismo que nada que se aproximase a un completo dominio del aire fue posible antes del establecimiento de la base avanzada. Paradójicamente, en el momento en que estuvo disponible la pista en las cercanías de San Carlos, ya no había tanta necesidad de ella. Aun así, las incursiones argentinas seguían traspasando las defensas, especialmente el 8 de junio cuando la base se encontraba inoperable debido a un accidente de un Harrier GR.3 y ambos portaaviones lejos, al este de las islas.

En conclusión, es correcto afirmar que el Sea Harrier rebasó todas las expectativas, superando a todos los tipos de aviones de que disponían los argentinos y estableciendo una efectiva superioridad aérea. Era confiable, ágil y una buena plataforma para armamento, mientras que un soberbio servicio de mantenimiento aseguraba que cada Sea Harrier fuese operable durante todo el tiempo. ¡Esto equivalía a disponer de un escuadrón suplementario de ocho aviones! El desgaste fue mucho menor que el esperado así que no resultó necesario utilizar a los GR.3 equipados con Sidewinders para los combates aéreos. Hubiese sido mejor contar con mayor autonomía, cuatro misiles aire-aire y más capacidad de detección hacia abajo de sus radares, pero todas estas deficiencias eran conocidas antes del conflicto. Poco después de la capitulación argentina, los Sea Harrier volaban con cuatro AIM-9L y dos grandes tanques suplementarios de 190 galones bajo las alas.

Parece asegurado para el futuro un mayor desarrollo de este tipo de avión, Veintitrés Sea Harriers nuevos para la aviación naval (incluyendo los reemplazos de los perdidos en Malvinas) fueron ordenados en el verano de 1985. Entre las modificaciones incorporadas durante la producción o a los aviones ya en uso, figuran un nuevo radar (Blue Vixen), nuevos misiles (4 AIM-120 AMRAAM/2 AIM-9L) combinados y modificaciones en la aerodinámica. Si el Sea Harrier no hubiese sido puesto a prueba durante el conflicto de Malvinas es de preguntarse cuántas de estas mejoras se habrían concretado.

Como se señaló anteriormente el tiempo de combate de que disponían los Sea Harriers estaba en relación directa con la distancia a que se hallaban los portaavionio del aire requería mucho más que un buen avión. En primer lugar, se necesitaba una cantidad mucho mayor de Sea Harriers (que simplemente no existían), mientras que en segundo término un sistema aéreo de alerta temprana hubiese permitido utilizar mucho más eficazmente el limitado número de cazas disponibles. Aunque era bueno, el radar Blue Fox de los Sea Harriers no permitía una buena visión hacia abajo. Los aviones eran dirigidos contra los atacantes que se aproximaban por los radares de los buques, pero una vez en las proximidades los pilotos tenían que recurrir a su buena vista para localizar a los intrusos, especialmente si los aviones argentinos habían descendido a alturas muy bajas. Sobre tierra el radar de los buques encontraba difícil diferenciar los aviones que volaban a niveles mínimos de los accidentes del terreno. Las patrullas aéreas de combate debían mantenerse constantemente en el aire para asegurar que hubiese interceptores en escena en caso de que sucediese algo. Aunque los Sea Harriers tenían un consumo de combustible sorprendentemente limitado cuando volaban bajo, no siempre lo hacían, por la necesidad de mantener altura para descubrir mejor a los intrusos argentinos. Las patrullas efectuadas a niveles medio y altos exponían a los Sea Harriers a los radares de vigilancia del enemigo alrededor de Puerto Argentino. Esta exposición, especialmente durante el tránsito desde y hacia la zona de operaciones de los portaaviones, entrañaban la posibilidad de determinar más o menos donde se encontraban aquéllos, aunque no su posición exacta. Para reducir este riesgo al mínimo se adoptaron ciertas medidas electrónicas y tácticas, pero a medida que transcurrió el tiempo los operadores de los radares enemigos se volvieron muy eficaces para rastrear a los Sea Harriers y advertir a sus propios aviones sobre cuándo interrumpir una misión o alterar sus derroteros. Por eso fue que se hicieron tantos esfuerzos para destruir los radares



Derecha: *Bien al sur de la Isla Ascensión, a fines de abril de 1982 un Sea Harrier FRS.1 del Escuadrón 801, inmaculadamente pintado de gris está a punto de despegar en una salida desde el "Invencible". El aparato es el XZ453 "-/009" que se perdió cuando casi seguramente chocó con otro Sea Harrier del Escuadrón 801, el XZ452 "-/007" (que también cayó), mientras investigaban un contacto a baja altura al sudeste de Malvinas, el 6/V/82. (Foto del teniente S. A. George (MR)*

argentinos Westinghouse TPS-43 y Cardion TPS-44.

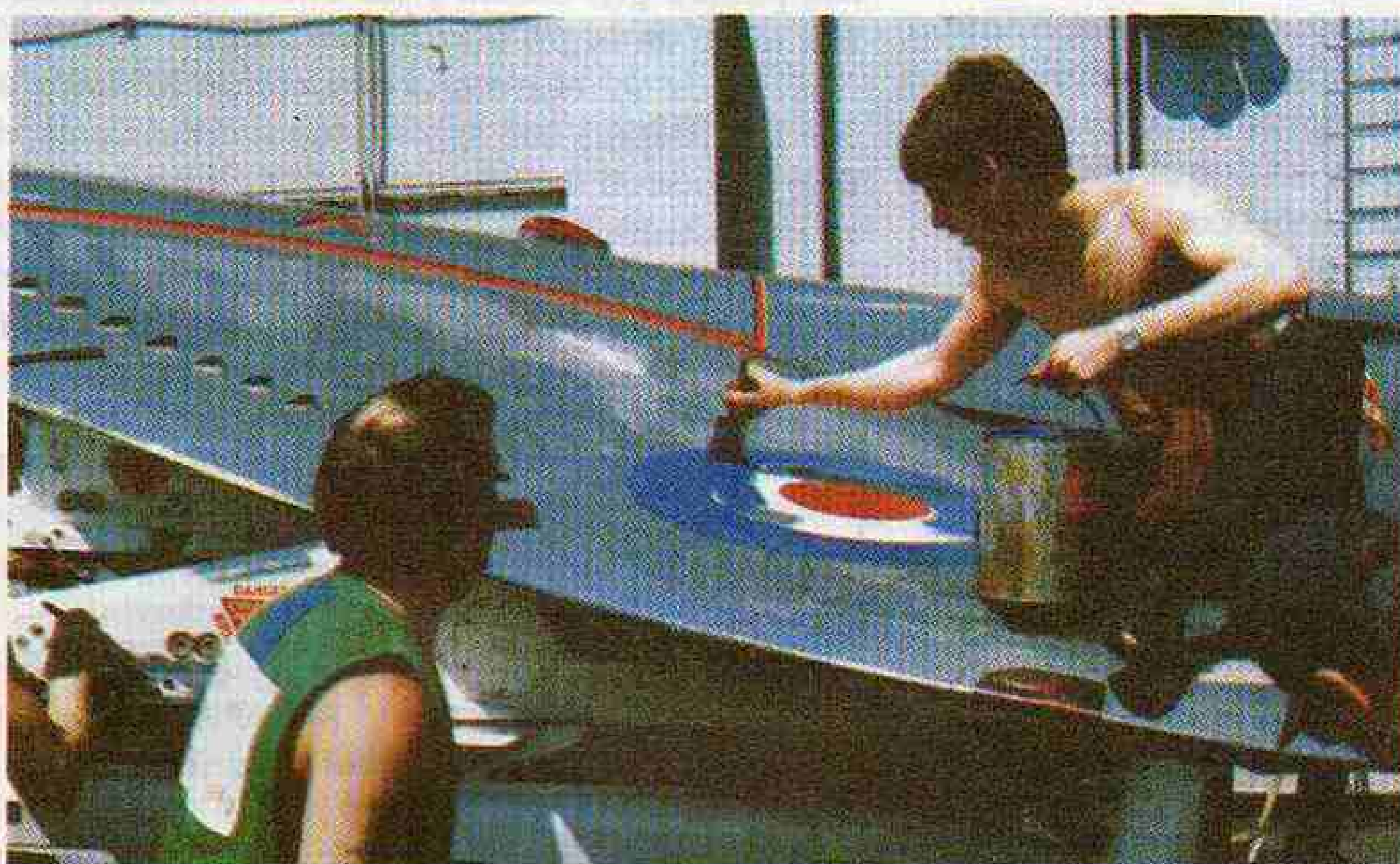
Un buen avión de alerta temprana hubiese alterado sustancialmente la batalla aérea. El Nimrod AEW 3 no estaba disponible y aunque se hubiese podido conseguir, a costa de muchos esfuerzos, un par de Gannet AEW 3, ¿de dónde habrían operado? Ciertamente ¡no de la base de la avanzada de San Carlos! Después del conflicto se enviaron al sur, a bordo del "Illustious", dos helicópteros Sea King, que habían sido modificados como aeronaves de alerta temprana, mediante un radar Searchwater (como el utilizado por los Nimrods de la flota).

ESCUADRON AERONAVAL 800

En las primeras horas del viernes 2 de abril el capitán de corbeta A. D. Auld recibió órdenes del comandante naval del Ministerio de Defensa de preparar su escuadrón para el embarque inmediato en el "Hermes". Afortunadamente la unidad y sus aviones estaban en condiciones totalmente operacionales, pues hacía muy poco habían desembarcado del portaaviones. Sin embargo, el buque no estaba listo para zarpar, pues se encontraba anclado en Portsmouth rodeado de andamios, en pleno período de mantenimiento. Además el personal del escuadrón estaba por dispersarse en pocas horas en uso de la licencia de Semana Santa.

La responsabilidad de preparar la nave recayó en la tripulación y en los equipos del astillero. Los problemas de cancelar permisos, reunir al personal y conseguir equipos fueron resueltos rápida y eficientemente por el escuadrón y a fines de la tarde del 2 de abril ocho Sea Harriers fueron embarcados en el portaaviones.

XZ492 "H/123"	XZ460 "H/126"	XZ500 "H/130"
XZ459 "H/125"	XZ496 "H/127	
XZ457 "VL/714"	XZ494 "-/716"	ZA191 "-/718"



Izquierda: Con la maestría de un Van Gogh esgrimiendo un pincel común, un integrante del equipo de mantenimiento del Escuadrón 800 convierte la escarapela de tres colores de un Sea Harrier en una de dos. Al mismo tiempo y con igual destreza, un camarada aplica una capa de pintura gris oscura a las partes blancas. Para el 16/IV/82, cuando el "Hermes" llegó a la Isla Ascensión la mayoría, sino todos los Sea Harriers del Escuadrón habían sido trabajosamente pintados a mano, con un esquema de colores menos visible. (Primer teniente H. S. Morgan RAF)



Estacionados en Wideawake (el aeropuerto de Ascensión) poco después de su llegada el 1/V/82, cuatro de los seis Sea Harriers FRS.1 del Escuadrón 809, que fueron reabastecidos en el aire durante su vuelo desde Yeovilton hasta la isla. En el centro de la fotografía, todavía equipado con su manguera de carga de combustible está el ZA174, que se perdió el 29/V/82 cuando patinó en el puente del "Invencible" y cayó al mar por uno de los costados. (Mel James)

Estas máquinas representaban los dos tercios de la dotación de doce aviones asignadas al escuadrón para tiempos de guerra. Otras tres llegaron a bordo del portaaviones el 4 de abril.

ZA192, ZA193	(ambas sin números códigos, venían de depósito)
XZ450 "50"	(Usada por el Ministerio de Defensa para el desarrollo del misil antisubmarino Sea Eagle)

El "Hermes" zarpó de Portsmouth el 5 de abril, en medio de una tumultuosa despedida. El duodécimo (y último) Sea Harrier voló a bordo con el teniente R. Penfold, cuando el portaaviones navegaba por el Canal de la Mancha, rumbo al Golfo de Vizcaya y Ascensión.

XZ455 "VL/172"	(ex-Escuadrón 899)

La dotación de doce aviones se completó mediante la transferencia de cuatro Sea Harriers del Escuadrón 899 y recurriendo a aviones de reserva o dedicados a desarrollos experimentales. El 899 era el Escuadrón de Comando y Entrenamiento con base en Yeovilton y su comandante, el capitán de corbeta N.W. Thomas fue alertado al mismo tiempo que el capitán de corbeta Auld y se le ordenó suministrar aviones y tripulaciones adicionales, para integrarlas a los escuadrones 800 y 801, con lo que de hecho quedó eliminada la capacidad de entrenamiento en tierra. El capitán de corbeta Thomas era el Instructor Táctico en Jefe en el Escuadrón 899 e inicialmente se decidió retenerlo en Yeovilton. Pero finalmente se embarcó también en el "Hermes" y se aseguró de que el 899 mantuviese a bordo su identidad como unidad tanto como fuera posible, aun teniendo en cuenta de que no tenía aviones y que sus pilotos se encontraban repartidos en dos escuadrones, en dos portaaviones distintos. Además del comandante los otros pilotos del 899 incorporados al Escuadrón 800 a bordo del "Hermes" eran: los capitanes de corbeta G. W. J. Batt y A. R. W. Ogilvy; el guardiamarina A. J. George y los tenientes de fragata D. H. S. Morgan y R. Penfold. Complementaban a los pilotos del Escuadrón 800, capitán de corbeta Auld (comandante), los capitanes de corbeta M. S. Blissett y R. V. Fredericksen, los tenientes de navío M. Hale, S. N. Hargreaves, A. N. McHarg, C. R. W. Morcell, D. A. Smith y N. Taylor (recién salidos del 899) y el teniente de fragata E. H. Ball. El capitán de corbeta A. R. W. Ogilvy (designado comandante del Escuadrón 801 en reemplazo del capitán de corbeta N. D. Ward) estaba haciendo un curso de actualización en el Escuadrón 899 cuando estalló la crisis. Embarcó en el "Hermes" como instructor en guerra aérea para los escuadrones de Sea Harriers. Como resultado de todo esto se desarrolló una política coherente en materia de comanda y planeamiento, con Andy Auld y "Sharkey" Ward como comandantes de los dos escuadrones operacionales, el del 899 como Instructor Táctico en Jefe y el del 801 como instructor en guerra aérea: un equipo fuerte.

El mal tiempo típico en el Golfo de Vizcaya demoró el entrenamiento de algunos de los pilotos más nuevos. Afortunadamente para el 8 de abril mejoró la meteorología y comenzó una tarea de puesta a punto en gran escala. Entre el 10 y el 16 de abril casi todos los Sea Harriers fueron pintados con los colores de tiempo de guerra. Se les aplicó una capa extra de gris oscuro en la parte inferior por medio de pinceles y si son de creer algunos rumores... ¡con escobillones para pisos!

La razón para utilizar este método tan rudimentario, era en realidad muy simple: a diferencia del "Invencible" el sistema de aire acondicionado del "Hermes" no alcanzaba para el sopleteo de cada aparato, así que se adoptó el método manual. Sin embargo el hecho que los aviones pudieran ser pintados según convenía en cubierta o en el hangar tenía sus ventajas. Como la mano aplicada con pincel era más espesa que la de los sopletes, resultó ser el más resistente de los dos métodos en las condiciones meteorológicas, generalmente espantosas, que se enfrentaron luego en el Atlántico Sur.

Los números de serie pintados en negro en el vientre fueron conservados, pero todas las insignias del escuadrón, el letrero "ROYAL NAVY" y otras letras fueron cubiertas por capas de pintura gris oscura y los segmentos blancos de las escarapelas se pintaron de azul. Tampoco se intentó pintar las letras código del Escuadrón 800 en los laterales de los aviones provenientes de otras unidades. Las máquinas que habían pertenecido al Escuadrón 899 y las originales del 800 vieron borrados el primer dígito de sus números código con pintura gris oscura y los otros dos cubiertos con una mano de negro o azul (ver tabla).

Al avión del Ministerio de Defensa XZ450 y a los dos Sea Harriers que habían sido sacados de depósito se les aplicaron sus dos dígitos de serie en negro o azul en los costados de las tomas de aire de los motores. En resumen, todos los aviones llevaban un número de código de dos dígitos que no se repetía y estaban coloreados de la siguiente manera:

XZ492 "-/(1)23" (negro)	XZ457 "-/(7)14" (negro)
XZ459 "-/(1)25" (negro)	XZ494 "-/(7)16" (negro)
XZ460 "-/(1)26" (negro)	ZA191 "-/(7)18" (negro)
XZ496 "-/(1)27" (negro)	XZ450 "50" (negro)
XZ500 "-/(1)30" (azul)	ZA192 "92" (negro)
XZ455 "-/(7)12" (negro)	ZA193 "93" (azul)

XZ459 Regresó a Gran Bretaña a bordo del "Hermes" el 21 de julio de 1982, época para la cual el código estaba pintado de azul.

XZ500 Regresó a Gran Bretaña a bordo del "Hermes" el 21 de julio de ZA193 1982 con los códigos pintados en azul; no se confirmaron los colores originales, pero se cree que eran los mismos.

Es interesante hacer notar que el Escuadrón 801 a bordo del "Invencible" también eliminó el primer dígito del número código, pero aún así no hubo cifras duplicadas en toda la fuerza de Sea Harriers. En realidad los escuadrones de Sea Harriers asignaron sus números código teniendo en cuenta eso. La utilización de los dos últimos dígitos de la serie fue una personal (pero simple y efectiva) manera de apartarse de las normas.

Del 12 al 15 de abril la unidad llevó a cabo simulacros de bombardeo y de ataques a buques, además de incursiones contra blancos terrestres y misiones de apoyo cercano (una tarea que les era muy poco fami-

liar). Además todos los pilotos nuevos fueron llevados a un nivel operacional, pero no fue sino unos dos días antes de que el "Hermes" llegase a Ascensión que la realidad del potencial conflicto se hizo presente. El Escuadrón fue informado que para su papel de cazas, los Sea Harriers iban a ir armados con misiles Sidewinders AIM-9L y 200 proyectiles de 30 mm. de alto poder explosivo para los cañones gemelos Aden. En la configuración de ataque llevarían una variedad de armamento que comprendía desde bombas de 1000 libras (de acción instantánea o retardada), coheteras de dos pulgadas y bombas de racimo.

El 14 de abril los buques en navegación tuvieron un visitante inesperado: un Tupolev soviético Tu-20 "Bear D" hizo dos pasadas a baja altura sobre el grupo de portaaviones, casi seguramente operando desde Conakry, Guinea, para verificar el progreso de la flota. Una vez satisfecha su curiosidad el avión regresó por donde había venido.

Cuando los buques se aproximaban a Ascensión con las primeras luces del 16 de abril, nueve Sea Harriers efectuaron una demostración de la eficacia y capacidad mortífera de parte de su armamento. Se bombardearon blancos flotantes y Martin Hale disparó un misil AIM-9G contra una bengala y logró alcanzarla. Todos los sistemas funcionaron, lo que era alentador ante la eventualidad de usarlos de verdad. Cerca ya de la isla se descartó ejecutar un simulacro de ataque contra el aeródromo como si fuera el de Puerto Argentino, debido al intenso tránsito aéreo en la pista y sus alrededores. Sin embargo el plan no fue desperdiciado como se demostraría más tarde, el 1° de mayo. El "Hermes" zarpó de Ascensión a las 1300Z del 18 de abril (ligeramente adelantado respecto de la hora prevista) luego de una alerta antisubmarina que se produjo en la mañana y que se limitó a una falsa alarma. Se estimó que el grupo de portaaviones era innecesariamente vulnerable anclado cerca de la costa, especialmente teniendo en cuenta que se había completado el entrenamiento en materia de aterrizajes y reabastecimiento.

El 20 de abril el escuadrón fue considerado como totalmente operacional, con dos aviones equipados con Sidewinders día y noche sobre el puente, mientras que cada piloto efectuaba por lo menos dos salidas diarias. Al día siguiente la alerta se tornó en acción a las 1130Z, cuando el radar de uno de los buques detectó un contacto a unas 160 millas al sur de la flota. Simon Hargreaves despegó en el XZ460 y el intruso fue interceptado aproximadamente a los 19° 29' S 21°00 Oeste y resultó ser el Boeing 707 de reconocimiento TC-91 de la I Brigada que volaba a unos 35.000 pies. El Sea Harrier voló al costado del 707, por babor, y lo fotografió cuando efectuaba una maniobra evasiva. Un balanceo de alas del Sea Harrier no dejó dudas a la tripulación del avión argentino de que no eran bienvenidos y que debían abandonar la zona. En los días siguientes los 707 llegaron al amanecer y al crepúsculo a distancias y altitudes variables y cada vez fueron interceptados por aviones de los escuadrones 800 y 801. El juego del gato y el ratón llegó a su culminación el 24 de abril cuando el Escuadrón 800 alcanzó a un 707 a 80 millas del "Hermes". El gobierno argentino fue informado por vía diplomática de que sus aviones no serían mas "bienvenidos" y que correrían "riesgos". No hubo más incidentes con los 707 hasta la segunda quincena de mayo. No hay dudas de que los militares argentinos comprendieron el sentido de la advertencia británica y asumieron que el "riesgo" era muy real.

Un Sea Harrier pilotado por Nick Taylor arrojó una bomba de racimo en una práctica efectuada el 28 de abril como parte de los preparativos finales en vista de un ataque al aeródromo de Puerto Argentino y el arma funcionó como estaba previsto. Ese día una declaración del gobierno británico suscitó un significativo aumento de tensión: se anunció el establecimiento de una "Zona de Exclusión Total" (para buques y aviones) en torno a Malvinas, reemplazando a la previa "Zona de Exclusión Marítima" (para barcos únicamente), que sería efectiva a partir del 30 de abril a las 1100Z. Los argentinos decretaron también su propia zona y el "Hermes" operando justo fuera de la ZET el 30 de abril realizó los últimos preparativos para entrar en operaciones.

La incursión "Black Buck" de un Vulcan contra el aeródromo de Puerto Argentino a las 0746Z del 1° de mayo desencadenó una serie de incidentes que involucraron ese día al Escuadrón 800. A las 1045Z el "Hermes" se hallaba a unas 95 millas al este-noreste de Puerto Argentino, listo para lanzar sus doce Sea Harriers contra el aeródromo de la capital (nueve aviones) y la pista de Pradera del Ganso (tres aparatos). Cuando las máquinas se preparaban para despegar los Sea Harriers del 801 a bordo del "Invencible" se encontraban ya en el aire para suministrar una contínua cobertura aérea de cuatro aviones por lo menos, al este-noreste de Puerto Argentino.

El grupo de ataque contra la capital fue conducido por Andy Auld en el XZ494 y despegó a las 1048Z. Entre esa hora y las 1055Z salieron los nueve aparatos, en el siguiente orden:

Avión	Piloto	Código	Bombas
XZ494	c.c. Auld	"Jefe negro"	3 de racimo
ZA192	t.d.f. Morgan	"Negro 2"	3 de racimo
ZA193	c.c. Blissett	"Negro 3"	3 de racimo
XZ450	t.d.f. Ball	"Negro 4"	3 de racimo
XZ459	c.c Batt	"Jefe Rojo"	3 de percusión
XZ500	c.c. Ogilvy	"Rojo 2"	3 de acción retardada
XZ496	c.c. Thomas	"Rojo 3"	3 de percusión
XZ492	t. Morrell	"Rojo 4"	3 de percusión
XZ455	t.d.f. Penfold	"Negro 5"*	3 de acción retardada

** Demorado hasta lo último por una falla*

Una vez en el aire pusieron rumbo a baja altura hacia Punta MacBride en la costa noreste de Soledad (a unas 20 millas al norte del aeródromo) adonde llegaron a las 1105Z. En ese momento "Gordy" Batt, Tony Ogilvy, Neil Thomas y Clive Morrell dejaron a los otros cinco. Esos cuatro iban a lanzar bombas (la "Sección Roja" conducida por Ogilvy y no Batt, cuyos sistemas de navegación se habian inutilizado poco después de despegar) y finalmente se dirigieron hacia el sudoeste para atacar al aeródromo desde el norte, delante de los otros. Tres millas antes de la pista se elevaron para lanzar sus bombas contra emplazamientos antiaéreos

argentinos ubicados al noroeste y sudoeste del aeródromo. Esos aviones se alejaron luego, hacia el sudoeste a baja altura. Habían logrado atraer la atención de las defensas argentinas el tiempo suficiente para que Auld con su "Sección Negro" irrumpiese desapercibido contra el aeródromo, sus instalaciones, pista, aviones estacionados y cualquer otro blanco que pudiera presentarse. Bertie Penfold arrojó sus tres bombas de acción retardada sobre la pista, para completar el ataque efectuado antes por el Vulcan. Los otros debían atacar todos los otros blancos con bombas de racimo. Los cinco llegaron a muy baja altura desde el Monte Low, a unas 5 millas al noroeste del aeródromo. Dos de las bombas de Penfold estallaron sobre la pista, dañándola, mientras los fragmentos de las de racimo se esparcían por todo el aeródromo. Luego de la sorpresa inicial el cielo ardía con fuego antiaéreo y misiles argentinos, pero el único daño que sufrieron los Sea Harriers fue el ZA192 de Dave Morgan, cuando un proyectil de cañón de 20 mm. le perforó el timón de deriva y esquirlas le agujerearon los de profundidad. Un misil Tigercat le pasó cerca, pero seguramente había sido disparado contra otro blanco. También logró "desengancharse" del radar de una batería antiaérea, mediante una brusca maniobra evasiva y lanzando rejillas de aluminio. Morgan regresó indemne al "Hermes" a alrededor de las 1130Z, junto con los otros. El ZA192 retornó rápidamente a prestar servicios luego de ser remendado por la unidad de reparaciones.

Los tres aparatos que atacaron Pradera del Ganso despegaron inmediatamente después, detrás de los que efectuaron la incursión contra Puerto Argentino. El avión de Rod Frederick fue el primero en despegar, a las 1056Z, seguido por el de Martín Hale y Andy McHarg a las 1057Z.

Avión	Piloto	Código	Bombas
ZA191	c.c. Fredericksen	"Jefe Tartan"	3 de racimo
XZ460	tte. Hale	"Tartan 2"	3 de racimo
XZ457	tte. McHarg	"Tartan 3"	3 de percusión

Después de despegar los aviones (volando a baja altura) se dirigieron hacia Punta Mac Bride y de allí continauron hacia el oeste, antes de enfilar hacia el sur sobre el Estrecho de San Carlos hacia Darwin y la pista de Pradera del Ganso, en dirección sureste. En la última parte de su trayecto iban a apenas 30 pies de altura, ondulando sobre colinas y barrancos. Cuando llegaron sobre el aeródromo vieron la confusa imagen de nueve aparatos de alas fijas, pero no helicópteros, al tiempo que las bombas de racimo eran lanzadas y estallaban detrás de ellos. Una de las de percusión que arrojó McHarg hizo explosión en la pista de césped y las otras dos cayeron cerca del extremo Este. La única reacción del enemigo fue un fuego esporádico de armas livianas, aunque había sido advertido de un posible ataque. Los Sea Harriers se encontraban ya en camino hacia Cabo Delfin (el extremo noroeste de la isla Soledad) antes de que los defensores se recobrasen del súbito ataque. A las 1155Z la escuadrilla "Tartan" había aterrizado en el "Hermes" sin haber sufrido daños. El retorno a salvo de los Sea Harriers que participaron en esas incursiones dio pie al enviado de la BBC Brian Hanrahan, para su frase muchas veces reproducida: "Conté a todos cuando salieron, los conté a todos cuando regresaron".

Fue difícil realizar una evaluación exacta de los daños sufridos por las instalaciones y aviones argentinos durante esos dos primeros bombardeos, debido a las que sufrieron posteriormente los mismos blancos en otros ataques británicos. En el caso del aeródromo de Puerto Argentino, se cree que los únicos aviones que había allí eran los cuatro MB-339A de la Ira. Escuadrilla (incluyendo al 0764/4-A-113 y el 0767/4-A-116), tres máquinas particulares Cessna 172 matriculadas en Malvinas (VP-FAR; VP-FAS y VP-FBA) y el Islander 2A VP-FAY, del servicio aéreo de las islas. Hasta donde pudo averiguarse no se hallaba ningún Pucará de la III Brigada en el aeródromo, pues habían sido llevados el 29 de abril a la base de Pradera del Ganso. De acuerdo con las evidencias disponibles, fue una bomba de racimo lanzada por Dave Morgan la que destruyó la parte posterior del Islander. Algunos, sino todos los Cessnas, fueron averiados por la metralla, pero los MB-339A que se hallaban alejados en el borde oriental de la pista, no sufrieron más que una salpicadura de tierra producida por una bomba de racimo que cayó a cierta distancia, en suelo blando.

El 1° de mayo 12 Pucarás (la totalidad de los que había en las islas en ese momento) se encontraban en el aeródromo de Pradera del Ganso, pero por la mañana temprano dos Chinooks y un Bell 212 de la VII Brigada habían sido trasladados a "lugar seguro" alrededor de las casas de los pobladores, lo que explica por qué los Sea Harriers no vieron helicópteros durante su incursión. Alrededor de una hora antes del ataque de la escuadrilla "Tartan", tres Pucarás habían salido a efectuar una misión de reconocimiento. Un cuarto avión que no pudo despegar (se cree que era el A-506) se encontraba con la cola en alto y la nariz en el barro al final de la pista, demorando el despegue de la siguiente escuadrilla y sellando el destino de un piloto argentino y de algunos de sus camaradas.

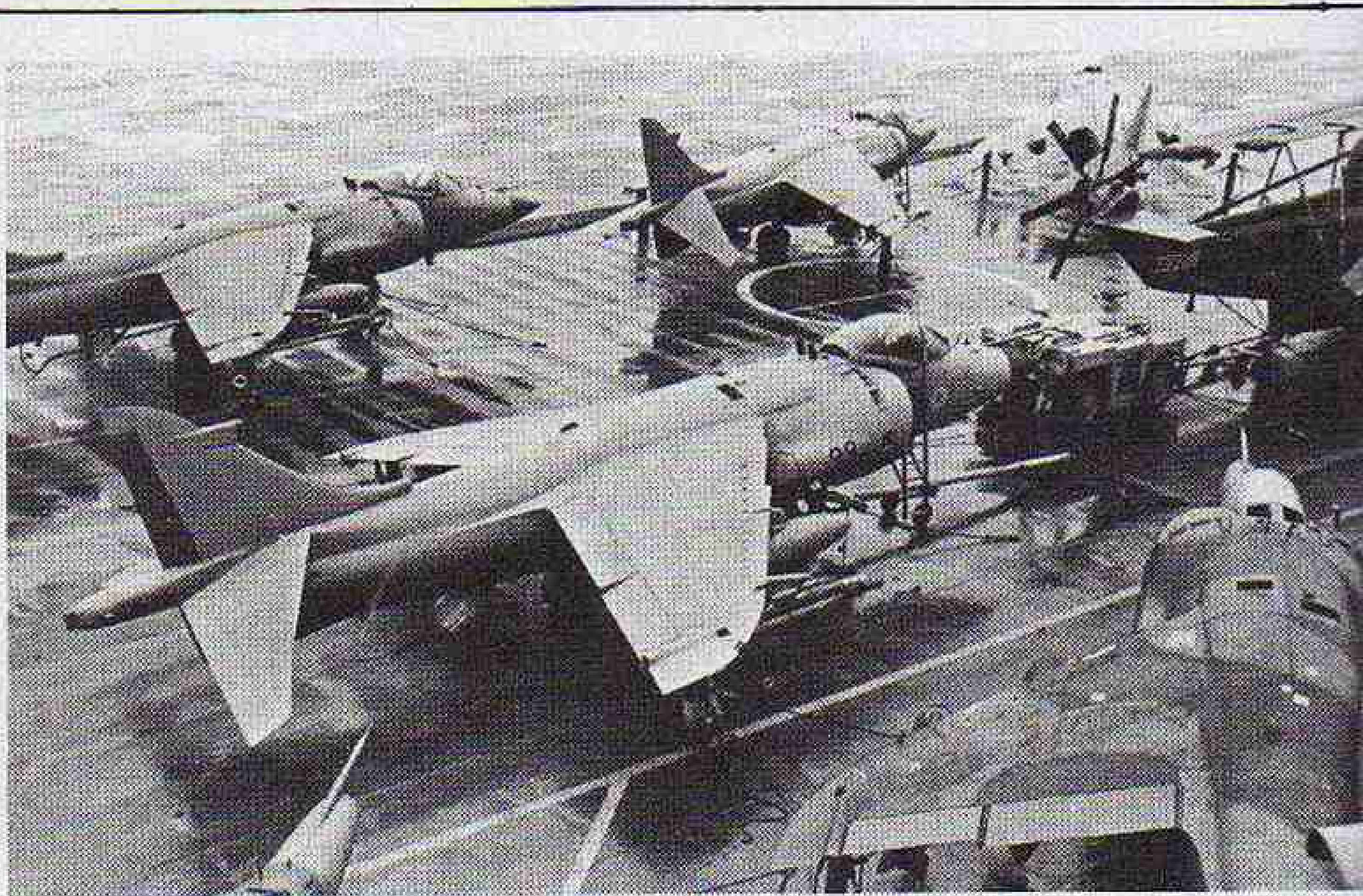
Justo cuando los Pucarás recibieron autorización para iniciar el despegue las bombas de los Sea Harriers comenzaron a estallar sobre toda la pista. El Pucará A-527 recibió un impacto directo de una bomba de racimo y estalló muriendo el piloto (teniente Daniel Jukic). Siete otros miembros del personal de Fuerza Aérea perecieron y catorce más resultaron heridos por los efectos de los estallidos. Otros Pucarás resultaron más o menos dañados incluyendo, según se cree, el A-502 (reparado) y el A-517 (no reparado). El A-506 y el A-507 fueron puestos luego sobre tambores de combustible y utilizados como señuelos. Un reconocimiento aerofotográfico efectuado más tarde ese día por un Sea Harrier mostró cinco Pucarás en el aeródromo, mientras que por lo menos siete fueron contados por pobladores al atardecer, aunque no se pudo establecer en qué medida habían sido reparados. (Los informes oficiales argentinos establecen un avión destruído y dos seriamente averiados en Pradera del Ganso el 1° de mayo. Esto concuerda con los restos que fueron hallados luego en el aeródromo, cuando lo capturaron los británicos).

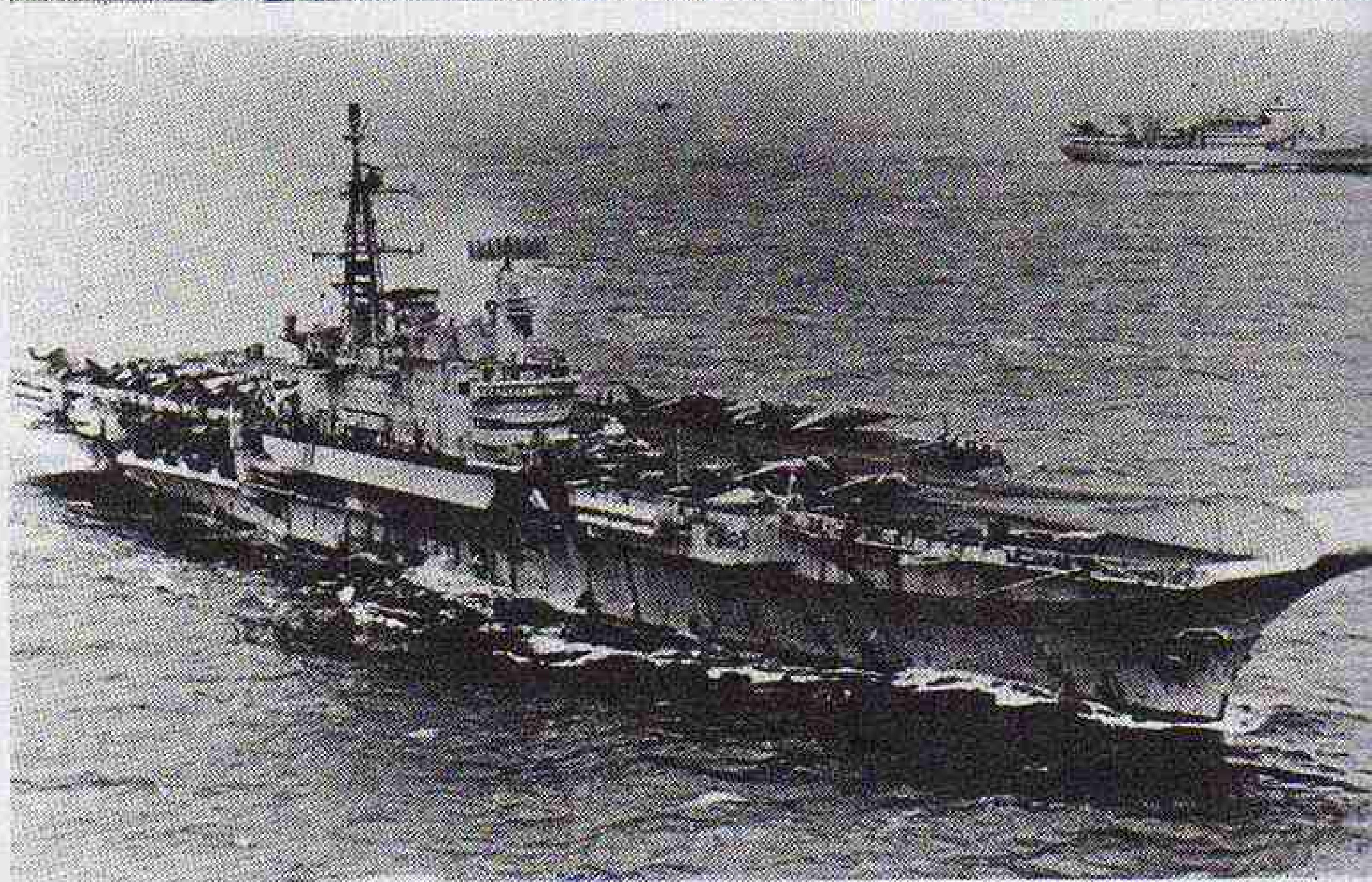
Por encima de todo, los ataques pueden ser considerados como muy exitosos; no hubo pérdidas del lado británico, mientras que se destruyeron o averiaron aviones, equipos e instalaciones del enemigo. Se sabe por informes locales tanto de Pradera del Ganso como de Puerto Argentino, que los defensores fueron conmovidos sicológicamente por la ferocidad de las incursiones. Era un presagio de lo que podría acontecer, para ambos bandos.

Varios de los Sea Harriers del Escuadrón 800 una vez de regreso en el "Hermes" fueron reabastecidos de combustible y armados con misiles AIM-9L y lanzados nuevamente a los treinta minutos, para suministrar cobertura aérea en caso de que se intentasen represalias. Aviones argentinos habían sido detectados sobre Gran Malvina, pero no se aventuraron más hacia el Este. Este panorama cambió rápidamente, pero involucró especialmente a los aparatos del Escuadrón 801 que operaban desde el "Invencible". Sin embargo, el Escuadrón 800 volvió a entrar en combate más tarde el mismo día.

Alrededor de las 1930Z Bertie Penfold (en el XZ455) y Martin Hale fueron lanzados desde el "Hermes" para interconectar a dos blancos que volaban a gran altura, con rumbo este-noreste, sobre la isla Soledad y no pasó mucho tiempo si que los dos Sea Harriers fueran detectados por los radares de Puerto Argentino. Ambas parejas de aviones fueron entonces dirigidas la una hacia la otra por sus respectivos controles. Minutos después, los Sea Harriers fueron enfrentados por dos Daggers de la VI Brigada, incluído el C-433 pilotado por el primer teniente José Ardiles (primo del famoso futbolista). Hale y Penfold se encontraban a 20.000 pies, con los Daggers a unos 13.000 pies por encima y a cinco millas de distancia cuando les dispararon un misil aire-aire (casi seguramente un Shafrir). El proyectil iba dirigido contra el avión de Hale, que lo evitó por medio de una maniobra evasiva, lanzando rejillas de aluminio y entrando en una nube a unos 5.000 pies de altura. Afortunadamente, justo antes de que entrara en la nube el misil se desvió, falto de combustible o cofundido por las rejillas de aluminio. No había acertado, pero pasó muy cerca y esta fue una experiencia aterradora para Hale. Mientras tanto (alrededor de las 1941Z) Penfold se había deslizado detrás del avión enemigo y a unas tres millas al Este le disparó un AIM-9L que alcanzó al Dagger de Ardiles. El avión estalló, matando al piloto. No se vió que Ardiles se eyectara, pero restos del avión fueron hallados más tarde en la isla Leively, lo que era muy extraño, pues se halla a unas 30 millas al sudoeste de Puerto Argentino y lejos del lugar del combate. El otro Dagger se apartó de la pelea y retornó a su base, dejando que los dos Sea Harriers regresaran indemnes al "Hermes". Esta acción terminó con los enfrentamientos de ese día entre el Escuadrón 800 y la Fuerza Aérea Argentina y la unidad estaba muy satisfecha por su actuación. La combinación del Sea Harrier con los AIM-9L demostró ser letal para los argentinos y los llevó a revisar apresuradamente sus tácticas, para evitar más pérdidas innecesarias.

El domingo 2 de mayo fue un día pleno de expectativa, tensión y un alto grado de alerta en anticipación de las reacciones argentinas. Esto resultó justificado por los acontecimientos históricos que tuvieron lugar ese día. En las primeras horas de la mañana se detectó un avión enemigo (ver el capítulo sobre la Escuadrilla Antisubmarina) y un Sea Harrier del Escuadrón 801 que salió a investigar captó cinco ecos en superficie a unas 150 millas al noroeste del grupo de portaaviones. Considerados como potencialmente hostiles, éstos incluían al portaaviones "25 de Mayo" así que un ataque al amanecer de los Skyhawks A-4Q de la 3ª Escuadrilla era una posibilidad concreta. Se mantuvo toda la noche el estado de alerta, tanto para ataque como para defensa, según fuese necesario. Con las primeras luces del día (alrededor de las 0930Z) el Escuadrón 800 reanudó sus patrullas. Por razones explicadas en otra parte de esta obra (ver Escuadrón 801 y 3ª Escuadrilla) los ataques de aviones enemigos embarcados en el portaaviones no se concretaron y cuando el viento se redujo prácticamente a cero y llegó la niebla la amenaza se desvaneció. La jornada terminó con la noticia de que el





Arriba: *Armados con bombas o misiles Sidewinder en la atestada cubierta de vuelo del "Hermes" se encuentran estos Sea Harriers FRS.1 y GR.3 del Escuadrón 1(F). el Sea King HAS.5 pertenece al Escuadrón 826. Los dos Sea Harriers identificables (ZA191 "-I(7)18" y el XZ499 "99" tomaron parte en exitosos ataques contra buques argentinos. el ZA191 contra el "Narwal" al Este de Malvinas el 9/V/82 y el "Bahía Buen Suceso" en Bahía Fox, el 16/V/82. El XZ499 ametralló a la lancha "Río Iguazú" en Bahía Choiseul el 22/V/82. (Ministerio de Defensa Británico)*

Abajo; *El "Hermes" fotografiado en fecha no precisada, después del 18/V/82, con Sea Harriers y Harriers sobre cubierta. Nótese la ausencia de Sea Kings y que hay un solo Lynx a popa. El barco que se ve al fondo es el "Fort Austin". Tiene un Sea King en su cubierta de vuelo (Ministerio de Defensa Británico)*



FRS.1 SEA

Derivado del Harrier básico, una concepción desarrollada a principios de la década de 1960 en Gran Bretaña (el prototipo se denominó P.1127), el FRS.1 Sea Harrier es un efectivo avión de despegue y aterrizaje vertical construido por la British Aerospace. Destinado a la operación desde portaaviones de medianas y reducidas dimensiones, este aparato puede operar también desde buques no preparados que presenten una superficie de cubierta apta para la maniobra. Durante la Guerra de las Malvinas, tanto el FRS.1 que aquí se ve en la lámina, como la versión de ataque terrestre que opera la Royal Air Force (el Harrier GR.3) hallaron su bautismo de fuego en operaciones reales. Precisamente, el avión de esta ilustración, cuya matrí-



HARRIER

cula XZ456 se ve en la cola, fue derribado sobre Puerto Argentino el 1° de junio de 1982, por un misil SAM Roland de la defensa antiaérea, oportunidad en la que su piloto, el Fl. Lt. Ian Mortimer logró eyectar salvando su vida. La máquina cayó al mar cerca de la costa, al sur de la capital isleña. El nombre de piloto pintado en el costado de estribor bajo la cabina en esta foto corresponde al Lt. Cdr. J.E. Eyton-Jones, quien a su vez murió en esta guerra pero piloteando otro avión (el XZ452) el 6 de mayo de 1982. Cuando la foto fue tomada, esta máquina la tenía asignada este último y la batalla en el Atlántico Sur todavía estaba por comenzar.
(Minist. de Defensa Británico)

crucero argentino "General Belgrano" había sido torpedeado.

El 3 de mayo,la niebla que había reducido la visibilidad a 100 metros impidió operar al Escuadrón 800, pero se mantuvo el estado de alerta total.

En las primeras horas del 4 de mayo se produjo otra incursión "Black Buck" de un Vulcan contra Puerto Argentino. El alba anunció un día claro y el escuadrón cumplió varias misiones, que incluyeron un reconocimiento armado sobre Bahía Fox, Puerto Howard e Isla Borbón. También se había planeado otro ataque contra la pista de Pradera del Ganso, utilizando tres aparatos armados con bombas de racimo y de acción retardada. "Gordy" Batt debía dirigir la incursión llevando como acompañantes a Ted Ball y Nick Taylor. Batt y Taylor tenían que lanzar bombas de racimo sobre todos los aviones o helicópteros que estuviesen en tierra y serían seguidos por Ball, que arrojaría su bomba de 1000 libras de acción retardada sobre la pista de tierra.

El capitán de corbeta Batt (en el ZA192) despegó a las 1546Z armado con tres bombas de racimo, seguido dos minutos después por el teniente de navío Ball (en el XZ460), con tres bombas de acción retardada, y el teniente Taylor (en el XZ450) a las 1550Z con tres bombas de racimo. Batt y Taylor efectuaron una pasada a baja altura y gran velocidad sobre la pista desde el sudeste. Batt lanzó sus bombas, pero casi simultáneamente, alcanzado por la artillería antiaérea argentina el Sea Harrier de Nick Taylor se convirtió en una bola de fuego, estalló y se estrelló en un campo denominado "The Calf Park", justo antes del aeródromo. Su impulso lo llevó a través de una tranquera, cruzando el camino a Darwin y derribando una cerca hasta que la desintegrada estructura se detuvo finalmente en un campo, junto al perímetro oriental de la pista de aterrizaje. El teniente Taylor se mató y su avión fue seguramente detectado por un radar del GADA601 y enseguida alcanzado por proyectiles de 35 mm, de sus cañones Oerlikon. Ted Ball vió lo que sucedía desde su avión, mientras hacía su pasada desde el sudoeste, pero continuó el ataque para lanzar sus bombas de acción retardada sobre la pista, antes de unirse con Batt para regresar al "Hermes", que se encontraba a unos 100 millas al este-sudeste de Puerto Argentino. Ambos aviones llegaron a las 1636Z.

Los resultados de la incursión no fueron particularmente efectivos. Fuera de suscitar confusión en el aeródromo y sus alrededores no se consiguió destruir a ningún otro Pucará, aunque los que resultaron averiados el 1° de mayo y eran utilizados como señuelo recibieron nuevos impactos. De los Pucarás que todavía estaban en servicio sólo dos se encontraban en Pradera del Ganso pues el resto había sido evacuado a Isla Borbón. En el Escuadrón 800 y todo el personal de aviación de la Fuerza de Tareas había tristeza por la pérdida de un buen piloto y su Sea Harrier, especialmente porque sucedió tan pronto después del exitoso ataque argentino con Exocets contra el "Sheffield", más temprano el mismo día. La pérdida de un piloto y de su aparato en Pradera del Ganso produjo un cambio de orden táctico. No tenía sentido arriesgar recursos valiosos y limitados (pilotos y aviones) cuando con otros métodos podían alcanzarse los mismos fines. Ahora que los primeros duros golpes habían mostrado a los argentinos de lo que eran capaces los Sea Harriers, cesaron los bombardeos a baja altura, excepto en los casos de extrema necesidad. Se introdujeron en cambio el lanzamiento de bombas a distancia (como se hizo el 1° de mayo) y el bombardeo desde mediana y gran altura (ambos aprovechando las capacidades de los sistemas de armas de los Sea Harriers), con grados variables de exactitud.

Debido al mal tiempo (visibilidad de menos de 150 metros, con un techo de 150 pies), el Escuadrón 800 realizó solamente cuatro salidas entre el 5 y el 8 de mayo, aunque se mantuvo la alerta de combate en todo momento.

Las patrullas se reiniciaron el 9 de mayo, así como los cambios de táctica que se habían acordado. La primera misión del día incluyó a "Gordy" Batt y a Dave Morgan, que debieron efectuar un bombardeo a gran altura del aeródromo de Puerto Argentino (ambos aviones llevaron una sola bomba bajo el fuselaje), fuera del alcance de los misiles Roland. Sin embargo, debido a la capa de nubes sobre la pista decidieron regresar al "Hermes". Durante su ruta de vuelta al portaaviones, Morgan (en el ZA191), captó un eco en su radar de un contacto en superficie a unos 60 millas al sudeste. Batt (en el XZ460) descendió a través de la capa de nubes e identificó al blanco como al pesquero argentino "Narwal". A las 1250Z el buque de control (la "Coventry") dió autorización para el ataque y los dos Sea Harriers hicieron disparos de advertencia delante de la nave para obligarla a detenerse. Como no lo hizo se decidió bombardearla y ametrallarla, aunque iba a haber un problema con las bombas que estaban preparadas para ser lanzadas desde gran altura, mientras que ahora iba a ser un ataque a muy bajo nivel. La primera de ellas, lanzada desde el Sea Harrier de Morgan, erró al buque por escaso margen, pero la de Batt atravesó el puente y se alojó en el casco sin estallar. Los sucesivos ataques con los cañones averiaron al barco sobre la línea de flotación y en otras partes. Martin Hale y Andy George llegaron al lugar a las 1330Z y le dispararon otros 400 proyectiles. El buque se encontraba para entonces sumamente dañado y un equipo de abordaje fue llevado por un Sea King. De acuerdo con los documentos hallados, era obvio que el barco había estado haciendo tareas de inteligencia (como se sospechaba). Se hundió cuando lo remolcaban a las 2015Z del día siguiente, con mal tiempo, como resultado de las averías recibidas.

El mal tiempo y la escasa visibilidad prevalecieron nuevamente el 10/11 de mayo. El 12 a las 1155Z había aclarado lo suficiente como para que el Escuadrón 800 comenzara nuevamente el bombardeo al aeródromo de Puerto Argentino desde gran y mediana altura. La necesidad de mantenerse fuera del alcance de los Roland determinaba que la precisión estuviese fuera de cuestión. En una de esas incursiones, lanzada desde el "Hermes" a las 1545Z de ese día, cuatro bombas fueron largadas desde 18.000 pies una de las cuales no detonó al caer, a otra no se la vió más y se observó que las dos restantes estallaron bien lejos de la pista. Poco antes de las 1640Z dos Sea Harriers del Escuadrón 800 despegaron del "Hermes" para otra salida de bombardeo contra el aeródromo de Puerto Argentino, bajo el control de la "Brilliant" que se encontraba cerca de la

costa, con la "Glasgow", cañoneando posiciones argentinas próximas a la capital de las islas. La incursión de bombardeo fue anulada poco después de iniciada, cuando la "Brillant" detectó aviones que se aproximaban rápidamente desde el oeste a muy baja altura (ver nota sobre la V Brigada para los detalles de ésta y otras incursiones).

El mal tiempo que había afectado las operaciones de los Sea Harriers el 13/14 de mayo comenzó a mejorar el 15. El bombardeo a media y gran altura del aeródromo de Puerto Argentino por el Escuadrón 800 se reanudó esa mañana, pero con pocos progresos en materia de precisión. Sin embargo, la vuelta al lanzamiento de bobas a distancia durante la tarde demostró tener más éxito, aunque era más arriesgado. Desde entonces se adoptó esta táctica a pesar de que los ataques a mediana y gran altura continuaron a cargo de los Sea Harriers de las patrullas de combate (cada uno llevaba una bomba de percusión de 1.000 libras bajo el fuselaje). La idea (que demostró ser buena) era que el bombardeo al azar podía causar o no daños serios a las instalaciones argentinas, pero ciertamente contribuiría a desmoralizar a las fuerzas terrestres o al menos a mantenerlas constantemente ansiosas (lo que también sucedió con los británicos en los primeros días de junio, cuando los Canberras de la II Brigada comenzaron el bombardeo nocturno de sus posiciones).

Simon Hargreaves (en el XZ494) y Dave Smith (en el ZA191) despegaron del "Hermes" a las 1223Z/1224Z del 16 de mayo. Su misión era efectuar un reconocimiento general y fotográfico de la zona de Bahía Fox, Port King y del área al sur de pradera del Ganso. Las películas y la información que trajeron a su regreso revelaron blancos rentables: dos buques argentinos de reabastecimiento. Anclado en el estrecho de San Carlos cerca de Port King se hallaba el "Río Carcarañá" mientras que el "Bahía Buen Suceso" estaba amarrado en el muelle de Bahía Fox. A las 1603Z "Gordy" Batt (en el XZ459) fue lanzado, seguido un minuto después por Andy McHarg (en el XZ494) y ambos pusieron rumbo a Port King. Una vez allí (a las 1625Z) bombardearon y cañonearon al "Río Carcarañá" cuya tripulación lo abandonó cuando estallaron incendios incontrolables (el buque fue finalmente hundido el 23 de mayo por un misil Sea Skua disparado por el Lyns HAS.2 XZ723, de la escuadrilla "Antelope" del Escuadrón 815). Ambos Sea Harriers retornaron indemnes al "Hermes". Antes de su regreso Andy Auld (en el XZ500) y Simon Hargreaves (en el ZA191) habían despegado a las 1646Z/1647Z para atacar con *sus cañones al "Bahía Buen Suceso". Debido a la* proximidad del barco a viviendas de civiles no podía ser bombardeado, pero se esperaba causarle daños que lo inmovilizaron e impidieran su utilización posterior por los argentinos. A las 1720Z un testigo ocular en Bahía Fox Oeste vió a dos Sea Harriers que volaban velozmente a baja altura efectuar un ataque con sus cañones, de sudoeste a noreste, contra el "Bahía Buen Suceso". Proyectiles de los cañones de los Sea Harriers arrasaron el puente e incendiaron un depósito de combustible unos veinte metros más allá del barco (ver fotografía). La artillería argentina abrió fuego contra los dos aparatos pero estos escaparon indemnes. Auld y Hargreaves regresaron al "Hermes", aunque el avión de este último había sido alcanzado en la cola por los disparos argentinos durante el ataque. Afortunadamente los daños no fueron serios y después de ser reparado rápidamente el Sea Harrier volvió a prestar servicios. El averiado "Bahía Buen Suceso" permaneció anclado en Bahía Fox hasta el final del conflicto (ver las notas sobre el Escuadrón 809 y la navegación argentina, para conocer su destino final).

El escuadrón efectuó vuelos de reconocimiento a baja altura sobre varias zonas de Gran Malvina y Soledad el 16 y 17 de mayo, como parte de la tarea de inteligencia previa a los desembarcos. El 18 de mayo fue un día importante para el escuadrón, pues cuatro Sea Harriers del Escuadrón 809 fueron trasladados al "Hermes" desde el "Atlantic Conveyor" (XZ499; ZA176; ZA177 y ZA194). Con ellos llegaron cuatro pilotos, el capitán de corbeta H. G. B. Slade, el teniente W. Covington y los tenientes de fragata S. Brown y J. Leeming. Los nuevos aparatos –aunque aparentemente eran refuerzos de emergencia– en realidad aumentaron en tres unidades la dotación total a bordo del "Hermes" (el XZ450 había sido la única pérdida). El espacio a bordo se tornó muy reducido ya que Gr.3 del Escuadrón 1 (F) habían sido transferidos el 18 de mayo al portaaviones desde el "Atlantic Conveyor", seguidos por otros dos el 19 y 20 de mayo. Para hacer lugar a los aviones un cierto número de helicópteros fue enviado a otros barcos. Los GR. 3 y sus pilotos fueron muy bien recibidos, porque aliviaron mucho la carga que representaban para los Sea Harriers las misiones de bombardeo y de ataques contra objetivos en tierra, permitiéndoles retornar a su misión de defensa aérea.

Los Sea Harriers y los pilotos del Escuadrón 809 se integraron completamente en el Escuadrón 800. A los cuatro aparatos se les cubrieron sus inscripciones de "Royal Navy" y la insignia "Fénix" con lo más aproximado que se consiguió a bordo de pintura gris reglamentaria, mientras que los dos últimos dígitos de la matrícula se colocaron en negro en los lados de las tomas de aire de los motores (en lugar de los números códigos), de la manera siguiente:

XZ499 "99"	ZA176 "76"	ZA177 "77"	ZA194 "94"

Se había anticipado que la Operación "Sutton" (el desembarco en Puerto San Carlos) el 21 de mayo iba a provocar inevitablemente un contraataque de los aviones argentinos. En consecuencia, la cobertura de pa*trullas aéreas se mantuvo continuamente sobre tres* zonas esenciales: en la parte norte del estrecho de Malvinas, otra al sur y una tercera sobre Gran Malvina. Además también había que suministrar protección aérea al grupo de portaaviones, así como otros requerimientos tácticos. Para el Escuadrón 800 esto significaba mantener en el aire hasta diez aviones al mismo tiempo. Había que tener cuidado de volar muy alto sobre las áreas de desembarco, para evitar los misiles (tanto argentinos como británicos!) Esto exponía a su vez a los Sea Harriers a la detección de los radares argentinos y había que tomar medidas para evitarlo, en la medida de lo posible. Tanto el Escuadrón 800 como el 801 estuvieron continuamente en acción la mayor

parte del 21 de mayo. Su presencia se concretó no solamente en varios combates aéreos, sino que también representaba una "barrera" que los aparatos argentinos debían superar antes de poder alcanzar a los barcos o a las tropas británicas. Enfrentados con la tajante elección de arriesgarse a un impacto de un Sidewinder o abandonar la misión muchos pilotos argentinos, obedecindo a órdenes realistas, escogieron la segunda.

El primer contacto del día del Escuadrón 800 con aviones argentinos se produjo a alrededor de las 1340Z. Seis Daggers de la VI Brigada acababan de atacar a las "Antrim", "Broadsword" y la "Argonaut" en el estrecho de San Carlos, cuando cubrían su acceso norte. Uno de estos aparatos (el C-428) había sido derribado por el misil de uno de los barcos, mientras que los otros cinco retornaban hacia el sur, en dos grupos a baja altura y a gran velocidad a través del estrecho. Una patrulla compuesta por Martin Hale y Rod Fredericksen fue dirigida hacia ellos por la "Brilliant". Los Daggers, a su máxima velocidad, iban dejando atrás a los Sea Harriers, pero Martin Hale se las arregló para ponerse a tiro de misil y disparó un AIM-9L a uno de los jets. El Sidewinder estalló inofensivamente a cierta distancia detrás de su blanco, pero los dos Sea Harriers continuaron la persecución, hasta que una combinación de creciente distancia entre los combatientes y escasez de combustible de los británicos, los obligó a abandonar y regresar al "Hermes".

A alrededor de las 1517Z Neil Thomas (en el XZ492) y Mike Blissett (en el XZ496) despegaron del "Hermes" para una patrulla de combate. Llegaron a las cercanías del estrecho de San Carlos a las 1557Z para ser dirigidos inmediatamente por la "Brilliant" hacia un A4B Skyhawk de la V Brigada. El avión, tripulado por el capitán Pablo Carballo casi había alcanzado con sus bombas a la "Ardent" en Bahía Grantham. Los Sea Harriers picaron hacia el Establecimiento Chartres en Gran Malvina, pero no pudieron establecer contacto con el Skyhawk. En su lugar vieron a tres aviones similares, de un grupo de cuatro pertenecientes a la IV Brigada, que iban a baja altura con rumbo noroeste hacia el estrecho de San Carlos. Los pilotos argentinos divisaron a los Sea Harriers e intentaron efectuar maniobras evasivas, pero sin resultado. A las 1605Z Neil Thomas y Mike Blisset "engancharon" los radares de sus misiles y dispararon los AIM-9L, cada uno a un diferente Skyhawk. El misil de Blisset alcanzó el blanco y el avión estalló. Mientras tanto el proyectil disparado por Thomas sobrepasó a Blissett y se dirigió hacia su blanco, que para entonces trataba de alcanzar protección entre las nubes. El misil lo siguió entre éstas y evidentemente lo alcanzó, porque se vió al avión caer en llamas y hacer explosión al estrellarse. Ambos aparatos argentinos tocaron el suelo simultáneamente a pocos metros el uno del otro, al sur de Puerto Navidad, cerca del Establecimiento Chartres. Blissett le disparó con su cañón Aden a un tercer Skyhawk, que se alejó despidiendo humo de su costado de babor. Sin embargo el avión se las arregló para retornar a su base, como lo hicieron Thomas y Blisset que llegaron al "Hermes" a las 1621Z.

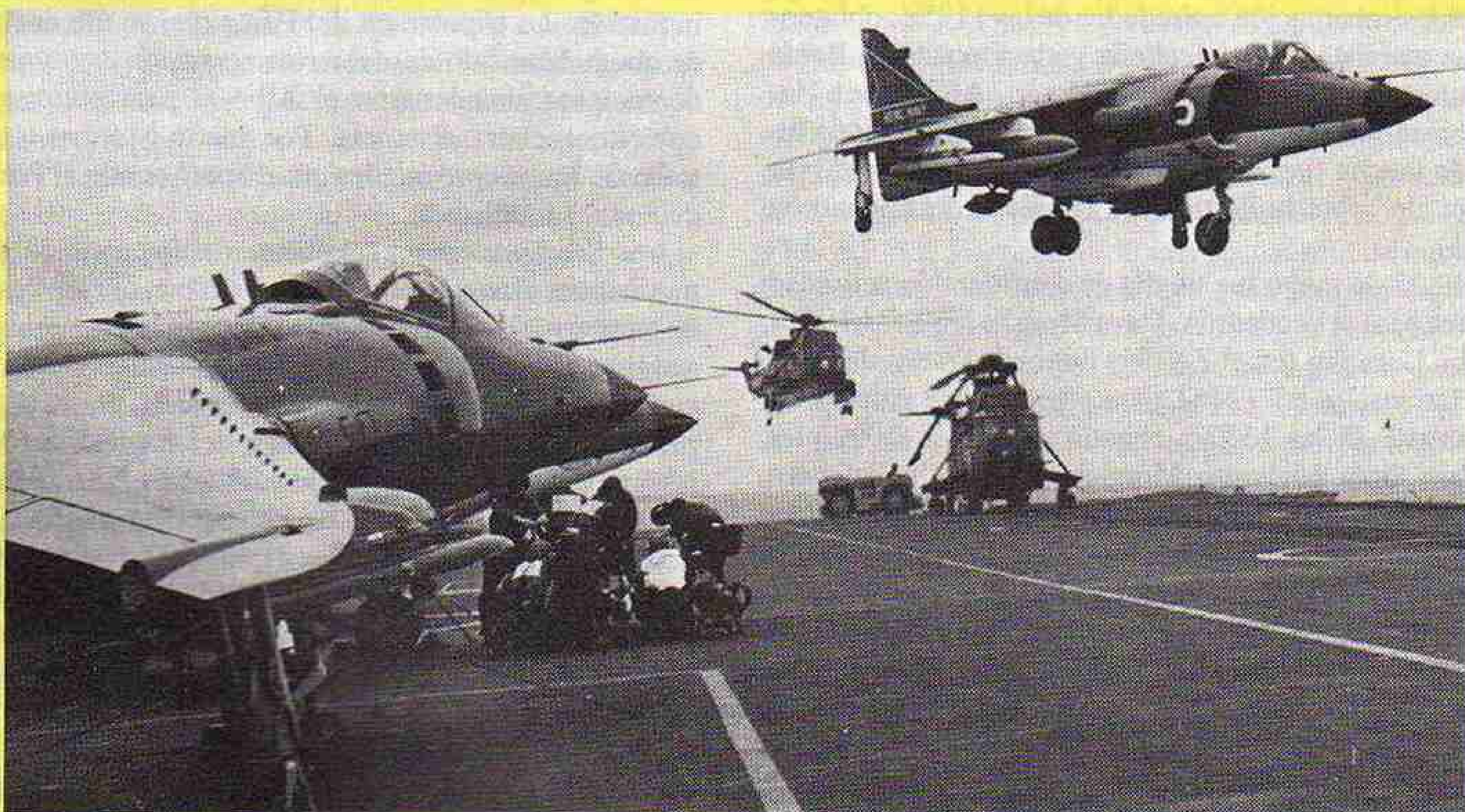
Una investigación sobre el terreno después de la guerra, al sur de Puerto Navidad, permitió hallar un asiento inyectable con la marca C-309, que sería el número de serie del avión tripulado por el teniente Néstor López, quien fue enterrado en las proximidades de Pequeño Chartres. El primer teniente Daniel Manzotti se mató en el C-325, el otro Skyhawk. Hay algunas evidencias circunstanciales que indicarían que Blissett derribó a Manzotti y Thomas a López. Este último piloto logró eyectarse antes del impacto, pero su frustrado escape no fue observado por ninguno de los pilotos del Escuadrón 800.

Rock Fredericksen (en el XZ455) y Andy George (en el ZA176) levantaron vuelo del "Hermes" a las 1645Z del 21 de mayo, para suministrar una intensiva cobertura aérea cerca del estrecho de San Carlos, en anticipación de crecientes ataques sobre los barcos allí reunidos. Cuando se hallaban de patrulla la "Brilliant" los dirigió a las 1715Z hacia una escuadrilla de Daggers de la VI Brigada (conducida por el capitán Horacio Mir Gonzalez) que acababa de trasponer la costa occidental de Gran Malvina en la Bahía del Rey Jorge y que viró hacia el noreste, rumbo al extremo del estrecho de San Carlos. Los Sea Harriers divisaron a la formación volando a gran velocidad y a baja altura, justamente al norte del Establecimiento Charles, en el valle entre los montes Robinson y María. George se quedó detrás del XZ455 para cubrir a Fredericksen mientras éste enfilaba hacia la pareja de Daggers de la izquierda y disparaba un AIM-9L. El Sidewinder hizo impacto en el C-409, el avión del primer teniente Héctor Luna y el piloto logró eyectarse, justo antes de que el aparato fuera de control se estrellase a las 1735Z, cerca de caleta Teal, sobreviviendo con una contusión en la rodilla y un brazo dislocado. El resto de la escuadrilla de Daggers continuó hacia su objetivo, y aunque se dieron cuenta de que habían perdido a un aparato creyeron que se había estrellado contra una elevación del terreno. Entretando Fredericksen y George dispararon una serie de ráfagas de cañón contra los Daggers, pero no alcanzaron a ninguno. Los dos Sea Harriers regresaron al "Hermes" a las 1815Z.

Antes del retorno de George y Fredericksen al "Hermes" Clive Morrell (en el XZ457) y John Leeming (en el XZ500) habían sido lanzados desde el portaaviones a las 1737Z para dar cobertura a la zona sur del estrecho de Malvinas, en lo que se convertiría en una patrulla plena de acontecimientos. A las 1810Z, justo cuando ambos aparatos llegaban sobre Darwin en camino a la posición asignada, tres A-4Q de la 3ª Escuadrilla alcanzaron con varias bombas a la "Arden", en Bahía Grantham, cerca de la Isla Noroeste. La escuadrilla era comandada por el capitán de corbeta Alberto Philippi, en el A-4Q 0660/3-A-307, con el teniente de navío José Arca en el 0665/3-A-312 y el teniente de fragata Marcelo Márquez en el 0667/3-A-314. El avión de Arca resultó averiado durante el ataque, con disparos de ametralladora que recibió en un ala cuando pasaba sobre el buque. Los tres aparatos viraron hacia el sudoeste sobre el estrecho para escapar. Mientras tanto Morrell y Leeming, que habían estado escuchando informes radiales sobre el ataque, también fueron testigos de sus secuelas. Anticipándose a la ruta de escape de los Skyhawks, ambos pilotos vieron a los tres aviones gris claro en una abertura entre las nubes sobre la Isla Cisne y picaron a toda velocidad con sus



Un primer plano del "Hermes" poco antes de zarpar de Portsmouth el 5/IV/82 muestra a diez de los once Sea Harriers FRS.1 del Escuadrón 800. Un duodécimo aparato llegó al portaaviones en el Canal de la Mancha. Como puede apreciarse por la variedad de siglas en la cola, el complemento del escuadrón se obtuvo mediante la transferencia de máquinas del 899 y recurriendo a aviones de reserva y experimentación. En el fondo están los Sea Kings HC.4 y HAS.5 de los escuadrones 846 y 826. (Primer teniente D. H. S. Morgan RAF)



Antes de llegar a Ascensión el 16/IV/82 la mayor parte sino todos los Sea Kings HAS.5 y Sea Harriers FRS.1 fueron pintados de colores poco visibles. Cada aparato recibió una capa de pintura a mano en pocos días. Aquí se ve al XZ450 con el esquema gris oscuro, con tonos apropiados en torno de las insignias. Sin embargo, a punto de aterrizar está el XZ492 "-/(1)23" con todos los colores anteriores del escuadrón, excepto que tiene borrado el primer dígito del código de llamada y los otros dos cubiertos por una mano de pintura negra. Esos dos aviones iban a tener destinos diversos: el XZ450 fue derribado sobre Pradera del Ganso el 4/V/82 con la muerte de su piloto, teniente Nick Taylor, mientras que el XZ492 sobrevivió al conflicto con una "víctima" en su haber, un A-4C Skyhawk de la IV Brigada. (Ministerio de Defensa Británico)

Sea Harriers para atacarlos. Clive Morrell disparó un AIM-9L y no tuvo otra alternativa que atacar al Skyhawk con su cañón. Picó desde atrás sobre el avión de Márquez disparando a un punto justo detrás de la cabina. El Skyhawk se desintegró y Márquez murió y el Sea Harrier voló a través de los restos que cayeron en el estrecho. Morrell y Leeming regresaron al "Hermes" a las 1845Z al final de la última acción de combate del Escuadrón 800 en ese día (los vuelos cesaron a las 2130Z).

Una apreciación de los acontecimientos de esa jornada demostró que los buques británicos que apoyaban los desembarcos desde posiciones expuestas sufrieron a causa de la decidida acción de los pilotos argentinos. Los barcos ubicados en posiciones menos vulnerables habían logrado contener lo peor de los ataques aéreos mediante sus defensas propias y las de las otras naves. Mientras que se experimentaron pérdidas y averías (en algunos casos muy serias) en los barcos de guerra, las vitales naves de apoyo logístico escaparon sin daños

ese día. La combinación Sea Harrier-AIM-9L se mostró letal, frustrando muchos de los ataques del enemigo. El solo hecho de que el desembarco de personal y equipos en las islas hubiese tenido éxito demostró que la combinación de tácticas terrestres, navales y aéreas comenzaba a inclinar la balanza en favor de los británicos.

El día siguiente aportó un breve respiro que permitió consolidar las posiciones británicas. El mal tiempo sobre el continente determinó que se efectuase una sola incursión, dos solitarios Skyhawks aparecieron en las últimas horas para efectuar una ineficaz pasada de bombardeo sobre el área de desembarco de San Carlos. Aunque hubo pocas acciones aéreas de los argentinos, los Escuadrones 800 y 801 se mantuvieron en estado de alerta y suministraron una cobertura total. Aunque no se trabaron combates en el aire la primera patrulla del Escuadrón 800 atacó con éxito a una lancha patrullera argentina. Rock Fredericksen (en el XZ460) y Martin Hale (en el XZ499) habían despegado del "Hermes" a las 1053Z para patrullar sobre el extremo sur del estrecho de Malvinas. Cuando se hallaban sobre Bahía Choiseul ambos pilotos divisaron a la lancha de la Prefectura "Río Iguazú" que navegaba rumbo al estrecho y Pradera del Ganso con armas, municiones y repuestos para aviones de vital importancia. Fredericksen se encargó de la cobertura mientras Hale cañoneaba a la embarcación a alrededor de las 1125Z, obligando a que ésta fuese encallada y abandonada en Bahía Button, cerca de Bluff Creek House. Ambos Sea Harriers retornaron al "Hermes" a las 1205Z. La infortunada lancha fue averiada otra vez el 13 de junio (ver capítulo sobre la Escuadrilla Penélope del Escuadrón 815).

El 23 de mayo fue un día de considerable actividad aérea para el Escuadrón. Dave Morgan (en el ZA192) y John Leeming (en el ZA191) fueron lanzados desde el "Hermes" a las 1246Z para efectuar una patrulla de combate. A las 1330Z, cuando volaban a 8.000 pies sobre Gran Malvina, Morgan vio a un helicóptero volando sobre el agua a muy baja altura, cerca de Shag Cove House. Descendió rápidamente y le hizo una pasada de frente para identificarlo como un Puma, que necesariamente tenía que ser argentino, pues no había aparatos de este tipo en servicio de la Fuerza de Tareas. Entonces Leeming divisó a otros dos Pumas y a un A-109A Hirundo. Las cuatro máquinas pertenecían al Batallón de Aviación de Combate 601 y estaba en camino desde Puerto Argentino a Puerto Howard en Gran Malvina (vía Darwin), transportando munición, incluyendo misiles Blowpipe, para las fuerzas argentinas que se hallaban allí. Antes que exponerse a un prolongado vuelo sobre el agua habían cruzado el estrecho en su parte más angosta frente a Shag Cove House y estaban justamente virando hacia el noreste hacia Puerto Howard cuando Morgan vio al helicóptero líder. Los Pumas eran el AE-503 que iba adelante, seguido por el AE-500 y el AE-508 con el helicóptero artillado A-109A AE-337 que cubría la retaguardia. La primera pasada hizo que el piloto del AE-503 efectuase una brusca maniobra evasiva y buscase la relativa seguridad de la costa próxima. Infortunadamente el desesperado intento del piloto (posiblemente emperoados por la turbulencia desencadenada por el Sea Harrier) le hizo perder el control de su aparato que se estrelló contra el flanco de una loma. Por suerte la tripulación tuvo tiempo de abandonarlo y alejarse antes de que se incendiase y estallase. Advertidos de la presencia de los Sea Harriers los otros helicópteros se dispersaron, pero fueron progresivamente divisados por John Leeming. El A-109A había buscado protección y trataba de pasar inadvertido cerca de un arroyo en un cañadón a unos 2.000 metros de donde se había estrellado el AE-503. La tripulació había abandonado ya el helicóptro a su suerte cuando fue visto por Leeming. Este lo atacó inmediatamente con su cañón Aden y después de dos o tres pasadas de Leeming y Morgan el AE-337 estalló.

Los Pumas restantes habían aterrizado a unos centenares de metros al norte del AE-503 y se mantenían ocultos. Morgan y Leeming permanecieron a la vista del Puma destruido, mirando a ver si veían a los otros dos aparatos o algún movimiento. Muy pronto tuvieron su recompensa: la vista de águila de Leeming percibió a uno de los Pumas que faltaba (el AE-500) muy cerca de los restos del AE-503. (La tripulación del AE-500 debe haber creído que los Sea Harriers se habían ido, pues movieron su helicóptero desde su relativamente seguro escondrijo hacia el Puma derribado en búsqueda de sobrevivientes). Infortunadamente Leeming no pudo atacarlo pues se había quedado sin munición. La tripulación del Puma que se dio cuenta de que habían sido descubiertos no sabían esto y prudentemente abandonaron el AE-500 para ponerse a cubierto a cierta distancia. Por suerte Morgan tenía todavía algunos proyectiles que disparó contra el Puma dejándolo inutilizado.

Los Sea Harriers no solamente habían agotado sus municiones sino que también se hallaban muy escasos de combustible. Esto decidió a Morgan y a Leeming a dirigirse al "Hermes" y cuando se alejaban vieron al cuarto Puma, pero no pudieron hacer nada. Antes de su partida una patrulla de combate del Escuadrón 801 integrada por los capitanes de corbeta T. J. H. Gedge (en el XZ494) y D. D. Braithwaite (en el ZA190) descendió para terminar con el AE-500 y si podían; con el AE-508. Llegaron al lugar unos 20 o 25 minutos después del último cañoneo de Morgan y atacaron con sus cañones al AE-500, destruyéndolo completamente. El AE-508 no fue hallado (ver el capítulo sobre el Batallón de Aviación de Combate 601 sobre las posteriores maniobras de ese helicóptero). Hay que hacer notar que las fuentes argentinas afirman que el AE-500 fue destruido por su tripulación antes del ataque de los aviones del Escuadrón 801, punto de vista que no es compartido por los pilotos de los Sea Harriers.

Los puntos aéreos fueron esporádicos ese día. La oportunidad de las incursiones era evaluada más cuidadosamente por los argentinos, haciendo mejor uso de las observaciones terrestres, reconocimientos aéreos y los informes sobre la posición de los Sea Harriers suministrada por los radares ubicados en las islas. Justo antes de las 1900Z dos Daggers de la VI Brigada (posiblemente integrantes de una escuadrilla de cuatro aparatos) iniciaron una pasada desde Isla Borbón hacia el estrecho de San Carlos y súbitamente la interrumpieron para volverse en dirección opuesta, probablemente



¡Aun los portaaviones rolan con mar gruesa! Seis Sea Harriers FRS.1 del Escuadrón 800 se ven aquí amarrados a la cubierta del "Hermes". Los identificables son: XZ460 "-/(1)26"; XZ459 "-/(1)25"; XZ455 "-/(7)12".
Detrás de ellos, estacionado precariamente se ve a un Lynx HAS.2 (XZ240 ó XZ720), del Escuadrón 815 "Newcastle" en alerta permanente como señuelo ante ataques de misiles o Exocets. (Ministerio de Defensa Británico).

ante la advertencia de los controles de radar argentinos de que había Sea Harriers en la zona. Andy Auld (en el ZA177) y Martin Hale (en el ZA194) estaban de patrulla sobre Gran Malvina cuando Hale vio a un Dagger a baja altura sobre Isla Borbón. Trató de darle caza pero el avión argentino se alejaba. Sin embrgo, no todo estaba perdido porque en ese momento divisó a otro Dagger a cierta distancia detrás. El piloto lo divisó casi simultáneamente y comenzó a acelerar, pero Martín Hale pudo ubicarse detrás ''engancharlo'' con el radar del AIM-9L y dispararle el misil. El Sidewinder hizo impacto en el Dagger y éste estalló muriendo el piloto, teniente Héctor Volponi. Los restos del aparato (el C-437) cayeron en el lado oeste de la Bahía Elefante a unas dos millas al norte de Isla Borbón.

El 23 de mayo informes de reconocimientos fueron recibidos que indicaban que en la pista de Puerto Argentino había barreras de contención que sugerían que el aeródromo estaba siendo preparado para recibir jets, quizás algunos Super Etendards. Aunque esto era poco probable algo que tenía que hacerse para impedir esta posibilidad. Cuatro Sea Harriers del Escuadrón 800 fueron preparados para un lanzamiento nocturno de bombas sobre el aeródromo, llevando cada uno tres proyectiles de 1000 libras guiados por radar, de percusión instantánea. El despegue, previsto en principio para las 1900Z se postergó hasta las 2250Z. Neil Thomas (en el XZ496), Mike Blissett, (en el XZ500) y Andy Auld (en el XZ455) operaron con éxito, arrojado cada uno sus tres bombas sobre la pista. Al cuarto avión, el ZA192 pilotado por ''Gordy'' Batt se lo vio estallar poco después de despegar, no se sabe si después o antes de estrellarse en el mar. El capitán de corbeta Batt, un aviador de mucha experiencia, respetado y capaz resultó muerto. La causa del accidente, que ocurrió a unas 90 millas al noreste de Puerto Argentino, no fue establecida.

Un ataque sucesivo al de la noche anterior se efectuó el 24 de mayo. Neil Thomas (en el XZ496) y Mike Blissett (en el ZA191) despegaron del ''Hermes'' a las 1203Z/1204Z armados con bombas dirigidas por radar de percusión instantánea, para suprimir las defensas en apoyo de cuatro Sea Harriers GR.3 del Escuadrón 1 (F). Los Sea Harriers atacaron desde el noreste y lanzaron sus bombas, fuera del alcance de los cañones y misiles argentinos. Tuvieron éxito en distraer a las defensas el tiempo suficiente como para que el primer par de GR.3 hicieran una pasada desde el noroeste con bombas de acción retardada. Los otros dos atacaron desde el oeste y aunque lanzaron bombas sobre la pista ésta no quedó inutilizada. Todos los Sea Harriers y Harriers regresaron al ''Hermes'' a las 1300Z.

La siguiente acción del día del Escuadrón 800 tuvo lugar poco después. Andy Auld (en el XZ457) y Dave Smith (en el ZA193) fueron lanzados para una patrulla de combate a las 1330Z, momento en el cual la ''Conventry'' y la ''Broadasword'' se habían desplazado a una posición al norte de Isla Borbón, para suministrar una mejor cobertura de radar desde el norte y el noroeste. A alrededor de las 1415Z la ''Broadsword'' dirigió a los dos Sea Harriers hacia una escuadrilla de cuatro Daggers de la VI Brigada que llegaba volando bajo y velozmente sobre Isla Borbón, rumbo al estrecho de San Carlos. Ambos Sea Harriers se lanzaron desde 10.000 pies y se nivelaron a baja altura y cuando Auld vio tres de los Daggers se deslizó detrás de ellos y disparó sus dos Sidewinders contra sendos blancos. Ambos misiles hicieron impacto y los aviones estallaron en el aire, cayendo sus restos al mar. Entretanto Smith encaró al tercer Dagger desde un ángulo extremadamente difícil, pero su misil se ''enganchó'' e interceptó al blanco en medio de su trayectoria y lo destruyó. Los restos de este avión se cree están en las estribaciones de First Mount, en el lado oeste de Bahía Elefante, cerca del establecimiento Isla Borbón. Los cuatro intrusos se desprendieron de sus bombas y tanques auxiliares y se dirigieron a su base. De los tres pilotos derribados el mayor Luis Puga (en el C-419) y el capitán Raúl Díaz (en el C-430) pudieron eyectarse, pero el teniente Carlos Castillo (en el C-410) se mató. Evidencias circunstanciales y otros informes no confirmados indican que Auld derribó a Puga y a Díaz, lo que significaría que Castillo fue la víctima de Smith.

El 25 de mayo –fiesta nacional argentina– estuvo lleno de acontecimientos traumáticos desde el punto de vista británico. A alrededor de las 1417Z, Neil Thomas (en el XZ455) y Clive Morrell (en el ZA191) salieron del ''Hermes'' para lanzar bombas a distancia sobre el aeródromo de Puerto Argentino, previamente a una incursión de cuatro Harriers GR.3 del Escuadrón 1 (F). Todos los aviones regresaron indemnes al portaavio-

nes más o menos a las 1456Z. Más tarde ese día la "Broadsword" fue averiada y la "Conventry" hundida por bombas de Skyhawks de la V Brigada, mientras que el "Atlantic Conveyor" fue letalmente dañado en un ataque con Exocets efectuado por dos Super Etendards de la 2ª Escuadrilla.

El Escuadrón 800 tuvo sólo un papel de frustrado testigo durante los ataques contra la "Broadsword" y la "Coventry". Una incursión fue detectada por ambos buques a alrededor de las 1800Z y se llamó a una patrulla de cobertura. Neil Thomas (en el XZ496) y Dave Smith (en el XZ459) fueron dirigidos hacia los aviones que llegaban que eran cuatro A-4B Skyhawks de la V Brigada. La escuadrilla de Skyhawks se dividió en dos secciones, una comandada por el capitán Pablo Marcos Carballo, con el teniente Carlos Rinke que se dirigió a la "Broadsword", mientras que la "Conventry" se convirtió en blanco de las otras dos máquinas pilotadas por el teniente Mariano Velazco y el alferez Jorge Barrionuevo. Carballo y su numeral fueron divisados por Neil Thomas, que picó hacia los atacantes y llegó a unas tres millas de ellos antes de que se le ordenara abandonar la intercepción. El sistema de Seawolfs de la "Broadsword" había "enganchado" a los dos Skyhawks y lo último que se deseaba era de los misiles terminasen también dirigidos contra el Sea-Harrier. Todo fue bien hasta que el control de radar de los misiles falló y se perdió el contacto, lo que quiere decir que los Seawolf no pudieron dispararse. Los Skyhawks continuaron su ataque y de las cuatro bombas que lanzaron tres erraron el blanco, mientras que la última rebotó en el mar y perforó el casco sin estallar. Su impulso la hizo atravesar el puente de vuelo, llevándose la trompa del Lynx XZ729, pero siempre sin hacer explosión. La trayectoria de la bomba la hizo trazar un arco sobre el costado del barco y desaparecer bajo la superficie del mar, sin que estallase. La "Broadsword" había sido extremadamente afortunada, pero la "Conventry" tuvo menos suerte. Mientras se desarrollaba el ataque contra la "Broadsword" los otros aviones estaban bombardeando al destructor. La patrulla de Sea Harriers se dirigió contra la pareja pero nuevamente se le ordenó despejar el área de fuego de los misiles, mientras el "Conventry" intentaba sin éxito derribar por lo menos a uno de los aviones de la V Brigada con un Sea Dart. En ese momento la "Broadsword" "enganchó" los blancos y estaba a punto de lanzar sus misiles Seawolf cuando "Conventry", tratando de presentar menos blanco a sus atacantes, viró entre la "Broadsword" y los Skyhawks interrumpiendo el contacto de los radares de los misiles y dejando a ambos buques indefensos. Pocos minutos después el "Conventry" se estaba hundiendo, tres bombas habían perforado su casco, entraron en la sala de máquinas y estallaron. Los Skyhawks escaparon indemnes y los Sea Harriers que habían estado orbitando impotentes regresaron al "Hermes" muy cortos de combustible. Otra patrulla del Escuadrón 800 integrada por Andy Auld (en el ZA177) y Ted Ball (en el ZA176) llegaron sobre el "Conventry" justo antes de que el buque diese una vuelta de campana y se hundiese, a las 1922Z.

A las 1927Z, a minutos del naufragio del "Conventry" Clive Morrell (en el ZA194) y Andy McHarg (en el XZ460) despegaron del "Hermes" acompañados por un solo Harrier GR.3 del Escuadrón 1 (F), para lanzar bombas a distancia sobre el aeródromo de Puerto Argentino. Cuatro minutos después de su partida fueron detectados dos Super Etendards con rumbo hacia el grupo de portaaviones. A las 1935Z diez Sea Harriers estaban en el aire y buscando a los incursores, pero sin resultado, porque a las 1936Z el "Atlantic Conveyor", que estaba en posición a unas dos millas a estribor del "Hermes" fue alcanzado por uno de los dos misiles disparados por los pilotos de los Super Etendards, (capitán de corbeta Roberto Curilovic y teniente de navío Julio Barraza).

Los Sea Harriers de los dos escuadrones, el 800 y el 801 no fueron capaces de detener a los Super Etendards, que lanzaron sus misiles a baja altura desde posiciones a unas 31 millas al norte de los dos portaaviones, antes de regresar a alta velocidad hacia el noroeste.

Mientras tanto el trío que había despegado para bombardear Puerto Argentino no tuvo éxito, pues sus lanzamientos se quedaron cortos. Esto fue descorazonante, pero más preocupante todavía era el informe que llevaron al "Hermes" a las 2041Z. Super Etendards o algo similar habían sido vistos sobre la pista. El dilema se planteó: ¿eran o no Super Etendards? Era posible (la presencia de barreras de contención había sido detectada el 23 de mayo) pero no probable que se tratase de la pareja que atacó al "Atlantic Conveyor". Mike Blissett, Clive Morrell y Andy McHarg fueron lanzados en sus Sea Harriers desde el "Hermes" a las 2155Z para una nueva incursión de bombardeo a distancia sobre el aeródromo. Regresaron al portaaviones a las 2255Z después de haber cumplido su misión, pero sin haber tenido éxito. (Los "Super Etendards" eran en realidad los MB-339A de la 1ª Escuadrilla que, junto con los señuelos, fueron tomados por aviones de ala en flecha en numerosas ocasiones, desde entonces y hasta el final del conflicto).

Para el 26 de mayo el "Hermes" se había movido a una posición a unas 200 millas al este de Malvinas. Los ataques de aviones argentinos fueron escasos en los días siguientes. Las patrullas se mantuvieron todo el tiempo y se efectuaron incursiones de bombardeo, incluyendo estas últimas el reinicio de los ataques contra el aeródromo de Puerto Argentino, en ruta hacia las posiciones de vigilancia.

El 29 de mayo comenzó a aplicarse una táctica de bombardeo del aeródromo de Puerto Argentino desde el amanecer al crepúsculo, utilizando los aviones de patrulla (u otras misiones ordenadas). La idea era de bombardeos irregulares durante todo el día interrumpirían las operaciones en el aeródromo, evitarían que aviones de alta performance utilizasen la pista y –según se esperaba– alterarían o aun harían cesar los vuelos de reabastecimiento de los C-130 de la I Brigada.

(Continúa en la Pág. 241)

ESCUADRON AERONAVAL 800

(Continuación)

(Viene de la Pág. 240)

Un ejemplo tópico de la presión ejercida contra las fuerzas argentinas del aeródromo y otros lugares fueron las operaciones efectuadas por el Escuadrón 800 ese día. Una salida de Mike Blissett (XZ455) y Bill Covington (XZ496) fue lanzada desde el "Hermes" a las 1208Z para bombardeo a distancia del aeródromo. Ambos aviones regresaron a las 1305Z y 30 minutos después Andy Auld (XZ500) y Andy McHarg (XZ460) despegaron para bombardear la pista de tierra de Isla Borbón para impedir su utilización por los Pucarás y otros aviones livianos, para impedir su utilización por los Pucarás y otros aviones livianos, que todavía pudieran estar transportando cargas o pasajeros entre el continente y las islas. Antes de su regreso Clive Morrell (XZ455) y Neil Thomas (XZ496) despegaron del "Hermes" a las 1430Z para otra incursión contra el aeródromo de Puerto Argentino. Auld y McHarg fueron recobrados a las 1437Z, después de haber bombardeado con éxito la pista de Isla Borbón, Morrell y Thomas aterrizaron de nuevo en el portaaviones a las 1525Z y 30 minutos después Blissett (XZ500) y Covington (XZ460) salieron para bombardear de nuevo a distancia el aeródromo de Puerto Argentino. Vieron estallar a seis de sus bombas antes de regresar al "Hermes" a las 1655Z. A las 1737Z Auld (XZ496) y McHarg (XZ455) partieron para bombardear nuevamente Isla Borbón, cosa que hicieron y regresaron al portaaviones. Además de todas estas salidas (llevadas a cabo con mal tiempo) hubo otras misiones, patrullas de combate e incursiones de los GR. 3 del Escuadrón 1 (F). La combinación de bombardeos diurnos al azar y el cañoneo nocturno por parte de los buques británicos debe haber hecho la vida miserable para las fuerzas argentinas atrincheradas en el aeródromo de Puerto Argentino.

En la tarde del 29 de mayo se recibieron informes de que tres Pucarás habían sido vistos aterrizar en la pista del hipódromo de Puerto Argentino. Poco era lo que podía hacer el Escuadrón 800 debido a las defensas del enemigo y a la proximidad de las viviendas de civiles, que impedían el bombardeo. La nueva pista avanzada establecida justamente al oeste de Puerto San Carlos fue inspeccionada ese día para determinar si era utilizable por los Harrier y Sea Harrier, pero desgraciadamente no se la consideró todavía en condiciones.

El mal tiempo del 29 de mayo dio lugar a mejores condiciones el 30. El escuadrón 800 cumplió con las misiones usuales contra el aeródromo de Puerto Argentino así como con las patrullas de combate. Neil Thomas (XZ500) y Ted Ball (XZ496) fueron lanzados del "Hermes" a las 1717Z y pusieron rumbo para bombardear a distancia el aeródromo, aunque con pobres resultados en esa oportunidad. A alrededor de las 1915Z Clive Morrell (ZA176) y Rod Fredericksen (XZ499) despegaron para una misión de reconocimiento fotográfico sobre isla Soledad. Poco después de su partida del portaaviones se efectuó el último ataque argentino con Exocets de la guerra, el que, pese a haber sido muy bien ejecutado no logró nada, pese a las alegaciones en contrario. El único misil disparado por el capitán de corbeta Alejandro Francisco (en el 0752/3-A-202) pasó a través de la flota sin tocar a ningún buque y consumido su combustible cayó al mar(*). Parece que el Exocet funcionó mal o fue desviado por las contramedidas electrónicas de los británicos. Una patrulla de Sea Harriers que fue dirigida hacia los Super Etendards les dio caza, pero sin esperanza de alcanzarlos, mientras que un ataque coincidente de cuatro A-4C Skyhawks no condujo a nada por la pérdida de dos de ellos (C-301 y C-310) por Sea Darts disparados desde el "Exeter". En el momento en que Morrell y Fredericksen fueron recobrados en el "Hermes" la excitación ya se había calmado!

A las 1430Z del 31 de mayo al retornar de una patrulla de combate, un piloto de Sea Harrier del Escuadrón 801 vio y fotografió lo que pensó eran "jets de ala en flecha" en el extremo Este de la pista de aterrizaje del aeródromo de Puerto Argentino. Una vez más se trataba de los para entonces inutilizados MB-339 A de la 1ª. Escuadrilla, pero la amenaza potencial no podía ser dejada de lado. Una incursión se organizó rápidamente y a las 1453Z Bill Covington (XZ496) y Mike Blissett (XZ500) fueron lanzados desde el "Hermes" junto con dos Harriers GR.3 del Escuadrón 1 (F). Los Sea Harriers debían prestar apoyo suprimiendo las defensas, mientras que los Harriers atacarían con misiles. Todos los aviones fueron recobrados por el "Hermes" una hora más tarde, con el GR.3 con averías en el combate. Se informó que un MB-339A había sufrido daños, pero esto no fue nunca confirmado.

Más tarde ese día el Escuadrón 800 intervino en una misión interesante. El Sea Harrier ZA191 equipado con bombas guiadas por láser, con la idea de combinarlo con un Harrier GR.3 del Escuadrón 1 (F) con un apuntador también de láser para iluminar el o los blancos. Clive Morrell fue designado piloto y a las 1647Z despegó en el ZA191, junto con el GR.3. Acompañándolos iban Rod Fredericksen (XZ460) y Andy McHarg (XZ455) con sus Sea Harriers armados con bombas normales de 1.000 libras. (Ver la nota sobre el Escuadrón 1 (F) para detalles de la operación). Todos los aviones fueron recobrados indemnes a bordo del "Hermes" a las 1752Z.

Andy McHarg (ZA177) fue lanzado desde el portaaviones a las 0739Z del 1° de junio, para ser dirigido hacia un grupo de aviones no identificados que volaban a gran altura (se creía que eran cuatro) que se aproximaban a Soledad desde el sudoeste. En el momento en que McHarg llegó a la distancia apropiada para atacar se encontraba en el límite de su alcance desde el "Hermes" y los aviones enemigos estaban al norte del Monte Kent, con rumbo norte. Se ubicó a cuatro millas de uno de ellos y lo identificó como un Canberra, justo antes de que el piloto argentino lanzase sus tanques suplementarios, arrojase rejillas de aluminio y se dirigiese a toda velocidad hacia el continente, por la ruta más directa. Debido a su escasez de combustible

**** Otra vez el mismo asunto del ataque al "Invincible" que los británicos niegan. Remitimos al lector a las páginas 31 y 167 de esta misma obra.***

McHarg no pudo darle caza y a su pesar retornó al "Hermes" donde aterrizó a las 0855Z. El avión que estuvo tan próximo a interceptar era uno de una pareja de Canberras de la II Brigada que había despegado de Río Gallegos para un bombardeo nocturno al Monte Kent. (Ver nota sobre el II Brigada con todos los detalles de la operación).

Acompañado por un Harrier GR.3 del Escuadrón 1 (F), Ted Ball (XZ457) despegó del "Hermes" a las 1700Z de ese día, para efectuar un reconocimiento fotográfico sobre las islas y regresó al portaaviones a las 1810Z. Antes de su aterrizaje John Leeming, (ZA177) había escoltado a dos Harriers GR.3 del Escuadrón 1 (F) en la última parte de su agotador vuelo de ocho horas y veinticinco minutos desde la Isla Ascensión hasta el "Hermes", donde llegaron a las 1732Z.

Un motivo de preocupación más inmediata lo constituían informes de inteligencia sobre la actividad de Sea Kings argentinos cerca de la pista de Isla Borbón en la noche anterior, pues se decía que los helicópteros posiblemente estaban armados con misiles Exocet. Se organizó rápidamente una misión de reconocimiento que hizo que Rod Fredericksen (XZ500) y Dave Morgan (ZA193) despegasen a las 1816Z para tratar de establecer la exactitud de los informes. Media hora más tarde dos Sea Harriers del Escuadrón 801 salieron del "Invencible" para cañonear a los helicópteros, si los encontraban. Nada fue avistado por los pilotos del 801, ni por Neil Thomas y (XZ492) y Andy McHarg (ZA177) que habían partido del "Hermes" a las 1936Z con el mismo objetivo. Los Sea Kings en realidad existían. Pertenecían a la 2ª Escuadrilla de Helicópteros pero no se encontraban armados con Exocets (ver detalles en la nota sobre esa unidad).

El 2 de junio no ocurrió nada fuera de lo usual para el Escuadrón 800 y al día siguiente la mala visibilidad, techo bajo y niebla se habían establecido en el área. La niebla perduró hasta el 5 de junio y se levantó a alrededor de las 1100 de ese día, lo que permitió lanzar una patrulla de combate. Poco después la bruma se cerró de nuevo lo que hizo que Andy Auld (XZ499) y Simon Hargreaves fuesen los primeros pilotos de Harriers de la Fuerza de Tareas que aterrizaron en la base avanzada construida cerca del establecimiento San Carlos, que había sido habilitada ese mismo día. La pista era de 850 pies de largo, construida con planchas de aluminio de 10 pies por 2. También había equipos de reabastecimiento de combustible, una plataforma para aterrizajes verticales y dos cabeceras, una para cargar combustible, la otra para estacionar. Había sido construida con una ligera inclinación para ayudar a los despegues, pero, por supuesto no era tan efectiva como la plataforma especial del portaaviones. Una de las áreas de carreteo fue eliminada más tarde (después del 8 de junio). Auld y Hargreaves efectuaron cuatro salidas desde allí antes de retornar al "Hermes" cuando mejoró el tiempo hacia las 1730Z. La ventaja de la base avanzada era que permitía a los Sea Harrier responder con mayor rapidez ante las misiones de ataque o de defensa y multiplicada por tres el tiempo de patrulla.

Siguiendo informes de inteligencia de la llegada a las islas de un sistema terrestre móvil de Exocets, se asignó al Escuadrón 800 junto con el Escuadrón 1 (F) la misión de ubicarlo. Con este propósito hacia las 1850Z del 5 de junio Clive Morrell (XZ500) y Hugh Slade (XZ457) levantaron vuelo junto con dos GR.3 Harriers del Escuadrón 1 (F) y emprendieron un reconocimiento fotográfico armado hacia el sur-sudoeste de Puerto Argentino en busca de la unidad misilística. Volvieron a las 2000Z sin haber hallado nada. Trascendido más tarde que los Exocets y los tubos de lanzamiento habían sido sacados de un buque argentino y transportados al aeródromo de Puerto Argentino en los últimos días de mayo en un C-130 que efectuaba los vuelos de abastecimiento. Montada en un acoplado, la unidad permaneció en la seguridad del perímetro de Puerto Argentino (ver fotografía) y luego fue usada con éxito contra el "Glamorgan" el 12 de junio.

El 6 de junio el mal tiempo obstaculizó las misiones de patrulla de los Sea Harriers. Un par de Harriers GR.3 del Escuadrón 1 (F) despegó del "Hermes" (que se encontraba entonces a unas 240 millas al Este de Puerto Argentino) para dirigirse a la base avanzada, donde las malas condiciones meteorológicas limitó las operaciones a las de helicópteros durante la mayor parte del día. Una patrulla de dos aviones fue lanzada del "Hermes" a las 1415Z, pero fuera de eso nada importante le sucedió ese día al Escuadrón 800.

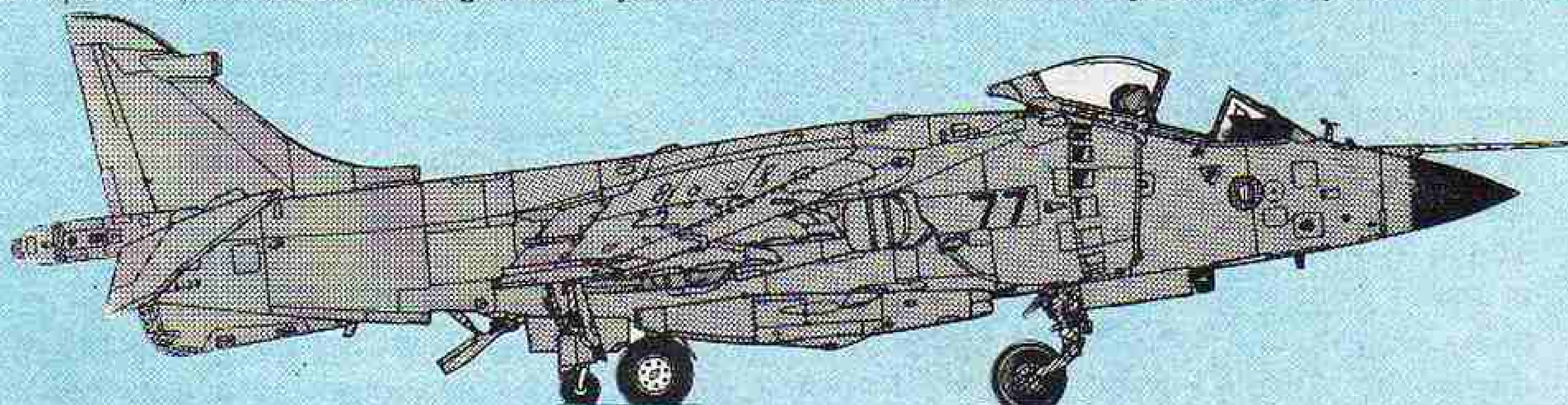
El 7 de junio fue un hermoso día, despejado y la base avanzada se utilizó a pleno. La primera patrulla de combate fue lanzada desde el "Hermes" más temprano que de costumbre, en un intento para interceptar el primer vuelo del día de los C-130 de la I Brigada, pero no se detectó a ningún Hércules. Esos aviones habían podido operar pese a la operación "Canbelow" que se montó para detener a los Canberras y a los Hércules. (ver Escuadrón 801, Brigada I y Brigada II para más detalles).

El 8 de junio también fue un hermoso día y una vez más se decidió que los Sea Harriers encargados de la defensa aérea y los GR.3 de apoyo sobre el terreno utilizasen plenamente la base avanzada. Durante la mañana no se informó sobre actividad aérea del enemigo, pero no podían correrse riesgos y se mantuvieron las patrullas. Un destacamento de GR.3 fue enviado a la base próxima a San Carlos desde el "Hermes" (en posición a unas 250 millas al Este de Malvinas) para prestar apoyo a las fuerzas terrestres británicas, si se presentaba la ocasión. Tras su llegada a Puerto San Carlos a las 1500Z uno de los Harriers (pilotado por el comandante del Escuadrón 1 (F) tuvo una falla y aterrizó de emergencia a través de la pista, dejando bloqueada a la base durante unas horas. Si la clausura de la base avanzada fue o no decisiva en relación con los hechos que se produjeron más tarde, es pura conjetura, pero tuvo como resultado que todas las patrullas de combate de los Escuadrones 800 y 801 debieran despegar de los portaaviones, con la correspondiente disminución de la cobertura e incremento del tiempo de cada misión.

En el momento del accidente en la pista de San Carlos el "Sir Tristram" y el "Sir Galahad" se encontraban anclados en Port Pleasant (cerca de Fitzroy) desembarcando tropas y equipos. Sus actividades eran seguidas por observadores argentinos y se solicitó un ataque aéreo desde el continente. El requerimiento hizo que ocho A-4B Skyhawks de la V Brigada y seis Daggers de la VI Brigada despegasen desde Río Gallegos y Río Grande para atacar a los buques. En ruta uno

SEA HARRIER FRS.1 ZA177 DEL ESCUADRON AERONAVAL 800

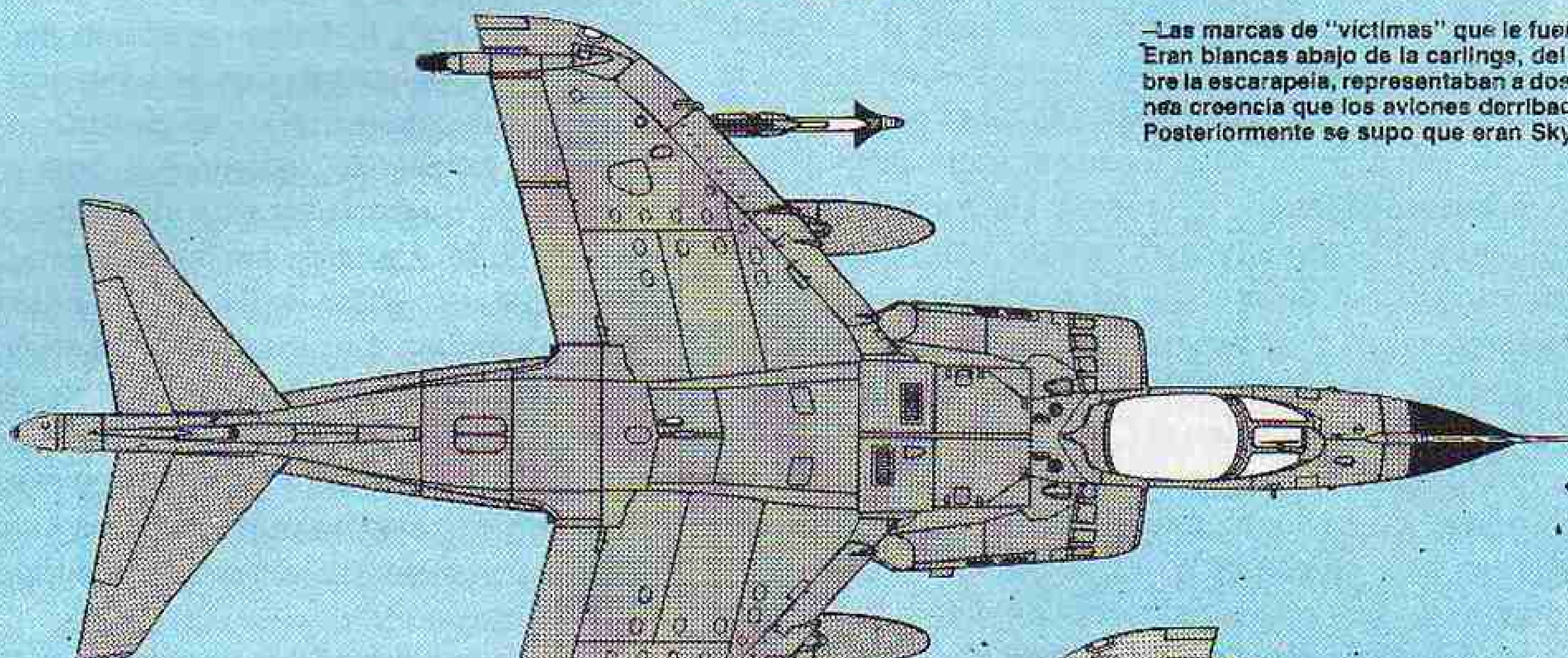
Piloteado por el capitán de corbeta Morgan el 8 de junio de 1982 cuando derribó a los Skyhawks C-226 y C-228 de la V Brigada.

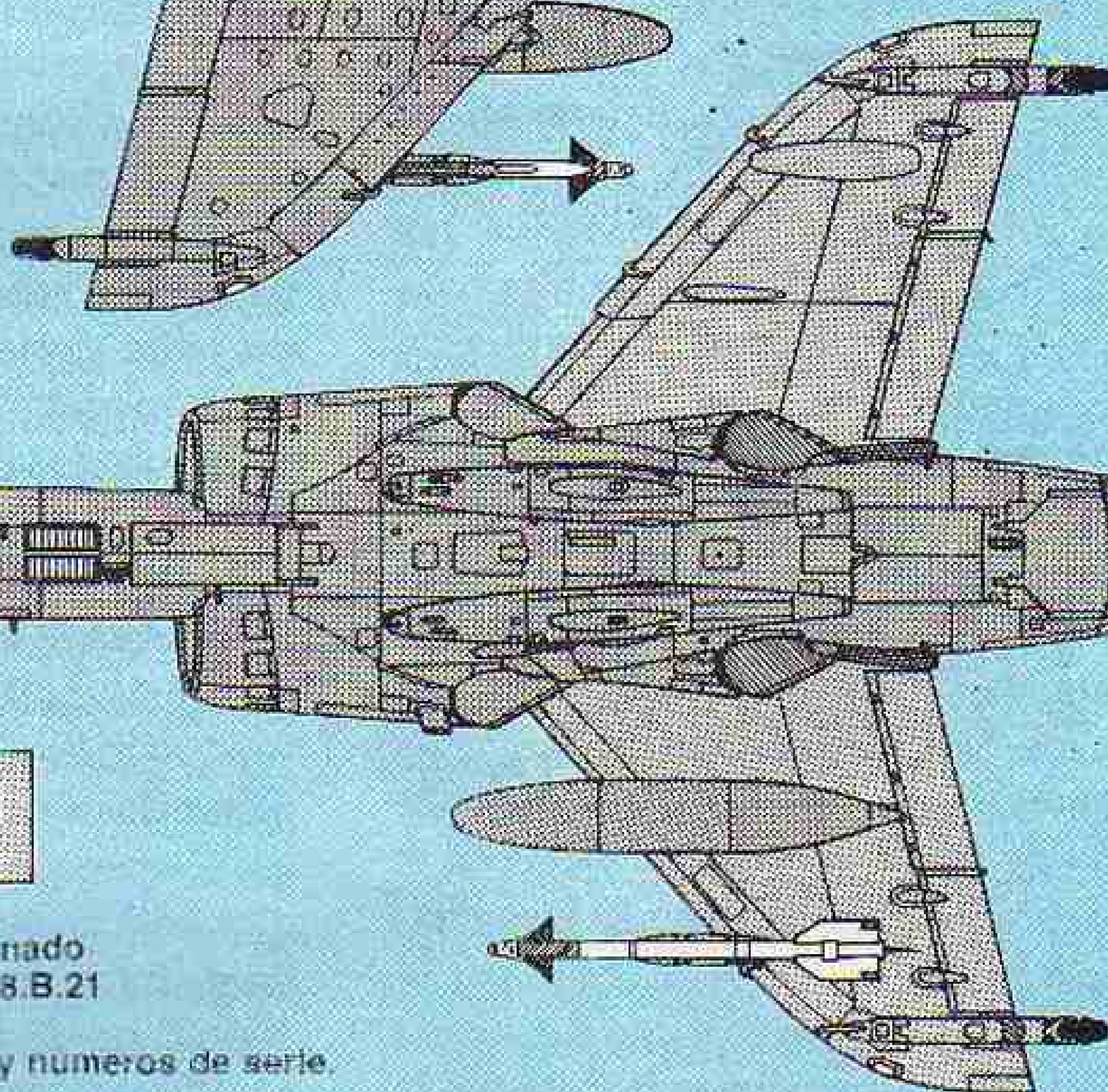


–Lanza para reabastecimiento en vuelo no utilizada en las misiones de combate, que fue instalada en el ZA177 para sus vuelos de traslado desde Yeovilton a Banjul y Wideawake, el 1/2 de mayo de 1982.

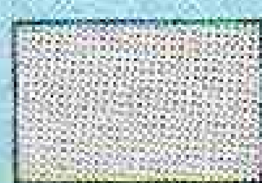


–Las marcas de "víctimas" que le fueron luego pintadas. Eran blancas abajo de la carlinga, del lado izquierdo, sobre la escarapela, representaban a dos Mirages en la errónea creencia que los aviones derribados era de ese tipo. Posteriormente se supo que eran Skyhawks.









–Gris pálido satinado Gris océano

Gris satinado BS4800 18.B.21

Escarapelas rosa pálido: en negro el "77" y numeros de serie.

de los Daggers se vio obligado a regresar, mientras que los otros se enzarzaron con la "Plymouth" en el estrecho de San Carlos hacia las 1700Z. El barco fue averiado y los Daggers retornaron indemnes al continente, pese al feroz fuego de cañón y de misiles de la "Plymouth" y la persecución de una patrulla de Sea Harriers. Entretanto los cinco Skyhawks restantes (tres habían tenido que volver a su base con problemas técnicos) se dirigieron hacia el sur de las islas, luego volaron sobre la costa oriental de Soledad y bombardearon con éxito a las dos naves auxiliares de la flota con considerable pérdida de vidas británicas. Los Skyhawks escaparon hacia el continente pues no había patrullas de combate (habían sido enviadas para proteger a la "Plymouth") y el fuego antiaéreo fue ineficaz.

A las 1850 Dave Morgan (ZA177) y Dave Smith (XZ499) despegaron del portaaviones en un vuelo armado a la hora del crepúsculo, para efectuar una patrulla. Cuando volaban a 10.000 pies sobre Bahía Choiseul hacia las 1945Z, justo cuando iba a retornar al

''Hermes'', Morgan divisó una lancha de desembarco (''Foxtrot 4'' del ''Fearless'') que se dirigía hacia Fitzroy desde Pradera del Ganso. Pero lo más importante es que se dio cuenta de que iba a ser atacada por un Skyhawk, uno de los cuatro de la escuadrilla de la V Brigada. Morgan picó a toda velocidad, seguido por Smith. A medida que descendía vieron a los cuatro aviones y a una bomba que estallaba sobre la embarcación. Morgan viró bruscamente detrás del último y disparó un AIM-9L desde unos mil metros a otro avión, que estalló en llamas y sus restos cayeron en la bahía cerca de la isla Philmore. Entonces se elevó y disparó su segundo misil a otro avión al que alcanzó en la sección de cola, partiendo en dos el fuselaje y derribándolo a unas dos millas al norte de Middle Island. Morgan hizo luego un desesperado intento para alcanzar a otro Skyhawk con sus cañones, pero sin conseguirlo. Sin embargo los impactos de sus proyectiles en la superficie del mar le dieron a Smith un punto de referencia para disparar su Sidewinder desde dos o tres millas de distancia. El misil alcanzó al Skyhawk cuando éste volaba a muy baja altura y se estrelló en la costa norte de Lafonia, estallando en el acto (es muy posible que el avión haya tocado el suelo antes de que lo alcanzase el misil). El teniente Héctor Sánchez que volaba en el cuarto Skyhawk cuando se dio cuenta de lo que sucedía, se desprendió de sus bombas y tanques suplementarios y se dirigió a gran velocidad hacia el continente. El primer AIM-9L de Morgan derribó al teniente Juan Arrarás (en el C-226), quien se mató. Su segundo misil alcanzó al C-228 del teniente Alfredo Vázquez, quien logró eyectarse, (el Sea Harrier de Morgan casi se enganchó en el paracaídas) pero no sobrevivió. Los restos del tercer Skyhawk fueron hallados más tarde cerca de Rain Cove, en Island Creek e identificados como el C-204, cuyo infortunado piloto era el primer teniente Danilo Bolzan.

Morgan y Smith retornaron al ''Hermes'' a las 2016Z y 2018Z respectivamente. Durante los úlmimos momentos del combate llegó al lugar una patrulla de combate que venía a gran altura, integrada por el capitán de corbeta ''Sharkey'' Ward y el teniente Steve Thomas del Escuadrón 801. Estaban a punto de dar caza a los cuatro Skyhawks cuando fueron advertidos de aviones que volaban alto, que resultaron ser Mirages de la VIII Brigada, que seguramente suministraban cobertura. Cuando los Sea Harriers se aproximaron dieron la vuelta y regresaron al continente. Es de hacer notar que las siluetas de derribos pintados luego en el ZA177 y el XZ499 representaban Mirages (o Daggers) y no Skyhawks. Aparentemente Dave Morgan pensó en principio que eran Skyhawks, pero luego fue disuadido. El otro acontecimiento importante del día fue la llegada al Hermes, a las 1700Z, de dos GR.3 que habían volado directamente hasta el buque desde la Isla de Ascensión. En la última parte de su viaje fueron escoltados por el Ted Ball en el ZA177.

La base avanzada fue operable otra vez lo que fue una buena noticia para el Escuadrón 800, dado que el ''Hermes'' estaba operando entonces a unas 280 millas al Este de Malvinas.

El Escuadrón no estableció contacto con el enemigo ese día, pese a una alerta que se produjo a las 1900Z sobre un posible ataque desde el oeste. Diez Sea Harriers de la unidad despegaron para tomar las adecuadas posiciones de patrulla, pero los aviones no identificados regresaron hacia el continente.

El buen tiempo prevaleció del 9 al 11 de junio, pero el escuadrón siguió sin contacto con aviones enemigos. Sin embargo ese último día, de acuerdo con informes de que tres Pucarás habían atacado a las tropas británicas cerca del Monte Kent el 10 de junio (ver capítulo sobre la III Brigada para más detalles) se lanzó un ataque contra el aeródromo de Puerto Argentino en las primeras horas del día. Cuatro Sea Harriers del Escuadrón 800 fueron armados con un total de doce bombas de 1000 libras dirigidas por radar, para ser lanzadas al alba sobre la pista. Andy Auld (en el XZ455); Neil Thomas (XZ496); Mike Blissett (XZ494) y Clive Morrell (XZ459) fueron lanzados desde el portaaviones entre las 1058Z y las 1100Z y se dirigieron hacia Puerto Argentino. Cuando se aproximaron al aeropuerto los argentinos los recibieron con todo lo que tenían, incluidos SA-7, Tigercats, Blowpipes y cañones. Fue una repetición del 1° de mayo e igualmente peligrosa. Los Sea Harriers se aproximaron a unas cuatro millas, se elevaron y arrojaron sus bombas escapando indemnes a baja altura hacia el ''Hermes'', adonde tocaron el puente entre las 1200Z y las 1203Z. Once de las bombas estallaron como se había previsto sobre la pista o cerca de ella y se vieron unos incendios. Los resultados del ataque no pudieron ser establecidos por las misiones de reconocimiento que no se efectuaron por las nubes bajas (la III Brigada admite que un avión ya inutilizado resultó destruido. Sin embargo esto no impidió que la unidad lanzase un nuevo ataque contra las posiciones británicas al atardecer del mismo día).

La primera patrulla de combate del ''Hermes'' el 12 de junio efectuó un reconocimiento sobre Gran Malvina para detectar a un escurridizo C-130 de la I Brigada, pero debió regresar al portaaviones, debido a que la base avanzada de San Carlos se hallaba inoperable a causa de la niebla y el hielo. Una patrulla –del ''Hermes'' o del ''Invencible''– no advirtió a un A-4Q Skyhawk de la 3[ra.] Escuadrilla (piloteado por el teniente de navío Benito Rotolo, que estaba a punto de atacar posiciones terrestres próximas a Pradera del Ganso. Sin embargo el piloto del Skyhawk dijo que vio algo que le pareció eran dos Sea Harriers y regresó a gran velocidad hacia el continente, después de haberse desprendidos de sus tanques suplementarios.

El amanecer del 13 de junio presagió otra jornada tranquila en general desde el punto de vista del Escuadrón. Informes de inteligencia establecieron que a las 1056Z un C-130 de la I Brigada se hallaba en el aeródromo de Puerto Argentino con los motores en marcha. A pesar de un rápido planeamiento el avión se las arregló para escapar una vez más a las 1155Z. Además, un cierto número de posibles incursiones fueron desechadas por la conducción de las patrullas o abandonadas tan pronto llegaban sobre el lugar. Después de la niebla matinal se produjo un incidente poco usual en Puerto San Carlos. Neil Thomas (en el XZ455) y Simon Hargreaves (ZA177) estaban a punto de aterrizar en la base avanzada para reaprovisionarse de combustible, cuando el único Chinook del Escuadrón 18 (ZA718/BN) levantó secciones del piso con la

corriente de aire de su rotor. El XZ455 se dirigió hacia el "Fearless" y el ZA177 al "Intrepid"; los puentes de estos buques habían sido ofrecidos en otras ocasiones, pero esta fue la primera vez que se aceptó, con agradecimiento. Una vez reaprovisionados estuvieron listos para regresar a la pista que se encontraba ya reparada. En el mismo momento fueron detectados aviones argentinos, lo que originó la rápida salida de ambos Sea Harriers desde los dos barcos. Acababan de despegar cuando se les informó que se trataba de una falsa alarma y los aviones aterrizaron en la base avanzada. Otros dos C-130 de la I Brigada aterrizaron después del oscurecer de ese día en Puerto Argentino y una vez más lograron escapar.

La última operación significativa del Escuadrón 800 durante el conflicto se produjo en la noche del 13 al 14 de junio. Se dispuso una patrulla a las 2335Z y otra vez a las 0132Z como respuesta a eventuales incursiones desde el sudoeste. En el primer caso los intrusos dieron la vuelta cuando la patrulla se les aproximaba, en la segunda los incursores se mantuvieron en rumbo, pero finalmente se dirigieron hacia el norte, desde el oeste de Puerto Argentino. Los aviones eran un para de Canberras de la II Brigada con una escolta de Mirages III de la VIII. A las 0155Z se encontraban al alcance de los Sea Darts del "Exeter" y del "Cardiff". Fue entonces cuando uno de los pilotos de los Sea Harriers (Mike Blissett) fue testigo del relámpago de una explosión cuando un Sea Dart del "Exeter" alcanzó y destruyó un Canberra (B-108). El piloto del bombardero (capitán Roberto Pastran) pudo eyectarse, pero su navegador (capitán Fernando Juan Casado) no consiguió hacerlo y se mató. El "Cardiff" había disparado contra los Mirages, pero a diferencia del "Exeter" sus misiles se quedaron cortos.

La capitulación de las fuerzas argentinas en las islas se hizo efectiva el 14 de junio a las 2359Z. El Escuadrón 800 operando desde el "Hermes" la base avanzada de San Carlos y luego del aeródromo de Puerto Argentino continuó con su cobertura, para prevenir cualquier ataque tras la rendición. Al reducirse la tensión en las dos semanas siguientes, se hizo evidente que el poder aéreo argentino no iba a ejecutar ninguna incursión y en consecuencia los principales elementos de la Fuerza de Tareas británicas podían regresar al Reino Unido. El Ministerio de Defensa había decidido ya que el "Invencible" debía permanecer un tiempo más en la zona de exclusión, mientras que el "Hermes" regresaría a su base, pero antes de eso el primero de los portaaviones fue autorizado a alejarse del área entre el 19 de junio y el 1º de julio, para que la tripulación se tomase un descanso y efectuar tareas esenciales de mantenimiento en el barco y en los aviones.

El 20 de junio cuatro pilotos del Escuadrón 809 (Hugh Slade, Bill Covington, John Leeming y Steve Brown), que habían sido integrados al 800 cuando llegaron al "Hermes" desde el "Atlantic Conveyor" fueron transferidos oficialmente. Ese día Rod Fredericksen y Simon Hargreaves dejaron la unidad para regresar a Inglaterra, donde después de una licencia se incorporarían al 809 (que se encontraba trabajando en Yeovilton para su despliegue a bordo del "Illustrious").

A fines de junio se publicaron algunas estadísticas sobre las operaciones efectuadas por el Escuadrón 800 en el período del 2 de abril al 16 de junio.

1.126 salidas.
1.299 horas de vuelo acumuladas.
14 AIM-9L Sidewinders lanzados (incluidos uno que falló y otro disparado fuera de alcance).
1 AIM-9G Sidewinder disparado en entrenamiento.

El "Invencible" regresó a la zona de exclusión el 1º de julio. Dos Sea Harriers del Escuadrón 800 (XZ455 y XZ494 piloteados por Andy McHarg y Andy George) fueron llegados abordo desde el "Hermes" para aumentar la dotación de pilotos y máquinas del Escuadrón 801. Esto fue necesario para cumplir con los requerimientos de defensa aérea en la zona de exclusión y sobre Malvinas en los meses siguientes.

El "Hermes" ancló en Puerto Williams (al norte de Puerto Argentino) a las 0800Z del 3 de julio y el comandante de la Fuerza de Tareas (contraalmirante J. F. Woodward) desembarcó para regresar al Reino Unido. Un desfile aéreo de 28 aparatos (que incluía a los 11 Sea Harriers del Escuadrón 800) se realizó sobre Puerto Argentino, para marcar su partida en un Hercules hacia Ascensión, así como la del "Hermes". El portaaviones levó anclas a las 1600Z y se dirigió hacia el Este con su escolta, la "Broadword" durante unas 120 millas, para unirse a otros elementos de la Fuerza de Tareas antes de virar hacia el Norte y navegar hacia Ascensión y Portsmouth. Se cree que durante el viaje se aplicaron a los Sea Harriers las marcas de sus "víctimas".

"Visitantes" soviéticos aparecieron el 10 de julio cuando dos Tupolevs Tu-20 "Bear D" sobrevolaron el buque mientras éste se reaprovisionaba con el "Tidespring". Se llegó a Ascensión el 11 de julio, donde Neil Thomas dejó el portaaviones para dirigirse a Gran Bretaña en avión, dejando a Dave Morgan como único representante del Escuadrón 899 a bordo (tanto Tony Ogilvy como Bertie Penfold habían dejado la unidad tiempo antes para marcharse al Reino Unido). Al norte de la isla un helicóptero Kamov K-4 "Hormona B" del "Mariscal Timoshenko" siguió al "Hermes" durante un tiempo el 15 de julio, llegando muy cerca al día siguiente.

Mientras el portaaviones cruzaba el Golfo de Vizcaya el 19 de julio, seis Harriers despegaron para dirigirse en vuelo directo a Yeovilton. Inmediatamente fueron remolcados a los hangares para examinarlos, repintarlos y (en algunos casos) reintegrarlos al Escuadrón 899. Los aviones que llegaron ese día a Yeovilton eran:

XZ499 "99"	XZ500 "-(1)30"	ZA193 "93"
Zal76 "76"	ZA191 "-/(7)18"	ZA194 "94"

El "Hermes" amarró en Portsmouth el 21 de julio con el Sea Harrier ZA177 ubicado orgullosamente en el extremo de la plataforma de lanzamiento. La bienvenida al portaaviones y a su tripulación fue excepcional

y será largamente recordada por todos los que la presenciaron. Los Sea Harriers restantes fueron llevados en vuelo el día siguiente a Yeovilton, para recibir el mismo tratamiento que los que habían dejado antes el portaaviones. Estos eran:

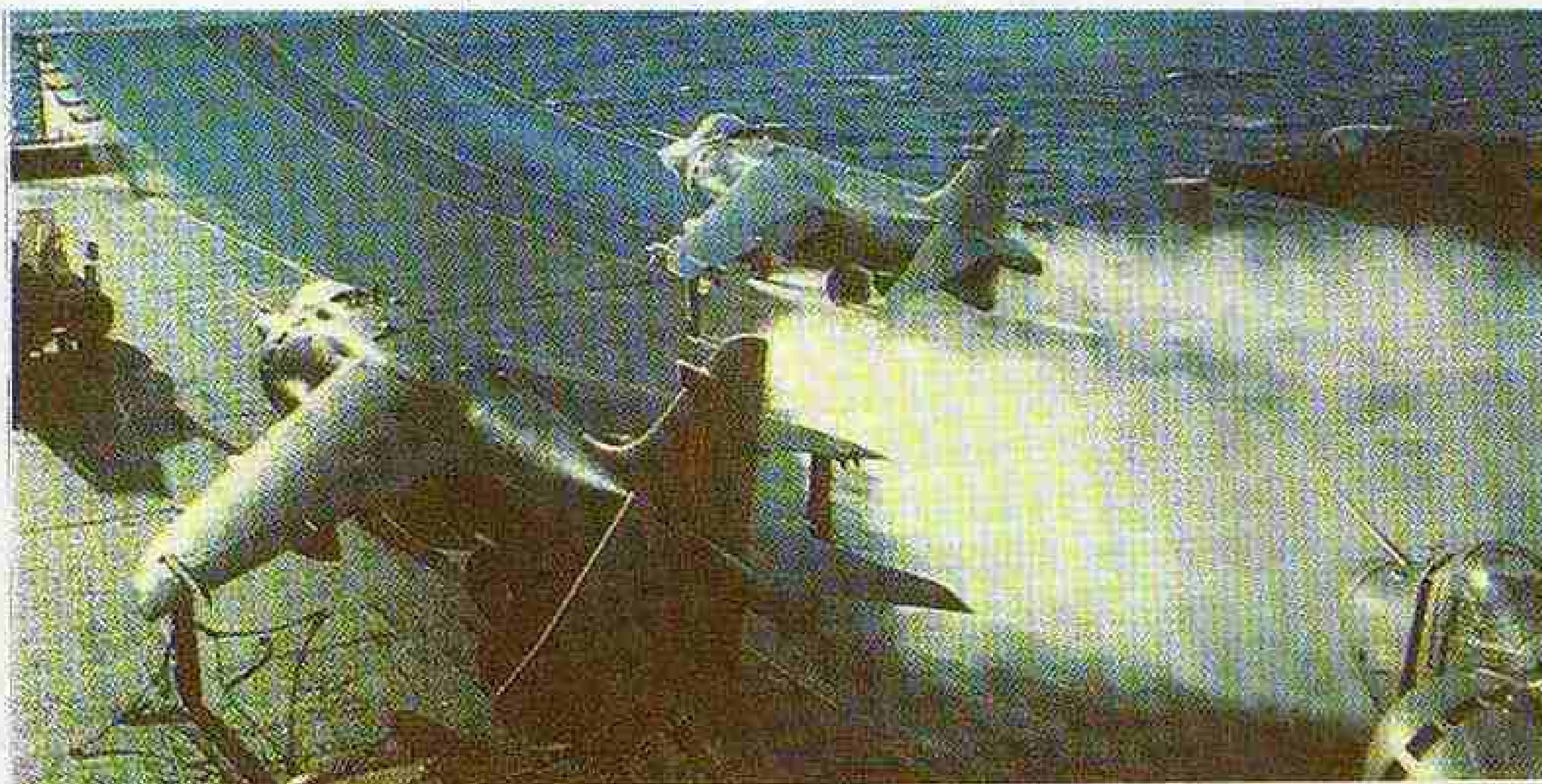
ZX457''–/(7)14''	XZ460''–/(1)26''
XZ492''–/(1)23''	XZ496''–/(1)27''
XZ459''–/(1)25''	ZA177 ''77''

Los pilotos del Escuadrón 800 que se encontraban a bordo del ''Hermes'' durante la operación ''Corporate'': capitán de corbeta A. D. Auld (Marina Real [MR] DFC); capitán de corbeta M. S. Blissett (MR, Mencionado en Informes [MEI]); capitán de corbeta R. V. Fredericksen (MR-MEI); teniente D. A. Smith (MR-MEI); teniente M. Hale (MR); teniente S. N. Hargreaves (MR); teniente A. N. McHarg (MR-MEI); teniente de corbeta C. R. W. Morrell (MR-MEI); teniente N. Taylor (MR-MEI) (muerto en acción); teniente E. H. Ball (RAF-MEI).

Los pilotos del Escuadrón 809 que se integraron al 800 a bordo del ''Hermes'' durante la operación ''Corporate'': capitán de corbeta H. G. B. Slade (MR); teniente W. Covington (MR); teniente S. Brown RAF; teniente J. Leeming (RAF).

Pilotos del Escuadrón 899 integrados al 800 a bordo del ''Hermes'' durante la operación ''Corporate''; capitán de corbeta N. W. Thomas MR Cruz de Servicios Distinguidos; capitán de corbeta G. W. J. Bat MR CVD (muerto en acción); capitán de corbeta A. R. W. Ogilvy MR; guardiamarina A. J. George MR; primer teniente D. H. S. Morgan RAF CSD y primer teniente R. Penfold RAF.

Aumentando la dramaticidad del despegue de la cubierta mojada del "Hermes", el Sea Harrier XZ499 "99" del Escuadrón 800 levanta con sus turbinas nubes de vapor. Lo flanquean dos Harrier GR.3 del Escuadrón 1(F), de los cuales se puede identificar, a la derecha, al XZ133/10. (Lt. Cdr. R. C. Nichol, RN)



801 NAVAL AIR SQUADRON

El Lt Cdr (capitán de corbeta) N. D. Ward, comandante del 801 Sqdn (Escuadrón 801), fue contactado por el Comando Aéreo Naval y el Ministerio de Defensa en las primeras horas del 2 de abril y se le dijo que preparara a su unidad para ser embarcada inmediatamente en el ''Invincible'', en ese momento anclado en Portsmouth. Al contrario del 800 Sqdn, el escuadrón del Lt Cdr Ward estaba en un período de licencia pero de todas maneras los problemas de organización fueron similares. La licencia de Pascuas tuvo que ser cancelada y el personal reconvocado, sus aviones fueron sometidos a una revisación general previa al vuelo y una cantidad de equipos para el apoyo de los modernos aviones de combate cargados a bordo del portaaviones. Todas estas tareas se cumplieron sin contratiempos y eficientemente.

La dotación de Sea Harrier FRS.1 del 801 Sqdn fue incrementada a su total de ocho para tiempos de guerra, todos los cuales embarcaron en el ''Invincible'' el 4 de abril según el siguiente listado.

XZ493	''N/001''	XZ498	''N/005''	XZ456	''/713''
XZ495	''N/003''	XZ451	''VL/710''	XZ453	''VL/713''
ZA175	''N/004''	XZ452	''VL/711''		

El total de ocho fue logrado mediante la transferencia de cuatro aviones del 899 Sqdn, el Escuadrón de Comando y Entrenamiento con base en Yeovilton. Complementariamente a elevar la cantidad de aviones al número requerido, estos Sea Harriers reemplazaron a dos máquinas del 801 Sqdn temporariamente fuera de servicio, recurriendo a la Unidad de Apoyo de Sea Harrier (SHSU) del 899 Sqdn (XZ499 ''N/000'' y ZA174 ''N/002''). El 899 Sqdn también suministró cinco pilotos adicionales: los Lt Cdrs R. S. G. Kent, J. E. Eyton-Jones y G. J. Broadwater, el Flt Lt (primer teniente) P. S. Barton y, recién salido de la ''línea de producción'' del 899 Sqdn, el Lt (teniente de navío) M. W. Watson. Estos complementaron a la dotación de pilotos del 801 Sqdn, por entonces integrada por los Lt Cdrs ''Sharkey'' Ward (comandante) y D. Hamilton, los Lts C. M. Cantan, W. A. Curtis, B. D. Haigh y S. R. Thomas y el Flt Lt I. Mortimer. Los Sea Harriers y pilotos del 899 Sqdn fueron inmediatamente integrados al 801 Sqdn.

El ''Invincible'' partió de Portsmouth el 5 de abril en medio de una gran despedida a cargo de varios miles de personas que se acercaron a la costa. Para el mediodía de esa misma jornada el primer avión del Escuadrón ya estaba en vuelo, dando comienzo a un período de intenso trabajo. La primera prioridad era entrenar a los pilotos recién llegados para operar desde cubierta y para que alcanzaran un nivel de frente de combate. En muy poco tiempo se alcanzaron estos objetivos, principalmente debido a la resolución individual de los hombres involucrados.

Dunte el viaje al sur hacia la Isla Ascensión los aviones recibieron su esquema de colores de guerra con pintura en aerosol. A este respecto, los encargados de mantenimiento del 801 Sqdn contaban con una ventaja particular sobre sus contrapartes del 800 Sqdn. Al contrario del "Hermes", el "Invincible", dada su condición de buque mucho más moderno, contaba con un excelente sistema de aire acondicionado que permitía realizar la pintura con aerosol en el hangar. Así los Sea Harriers del 801 Sqdn salieron del repintado en prístinas condiciones, mientras que los aparatos del 800 Sqdn tenían lo que fue descripto como "¡un terminado de pintura a mano texturizado y más durable!". En la parte inferior de los aviones y otras zonas pintadas en blanco se aplicó un gris naval muy oscuro (cubriendo los números de serie), al tiempo que todos los títulos de la ROYAL NAVY, identificaciones de cubierta y distintivos del Escuadrón fueron cubiertos con el mismo color. Los números de serie en negro en la cola se mantuvieron y el segmento en blanco de la escarapela nacional fue repintado en azul. A los aviones originales del 801 Sqdn se les repintaron sus códigos laterales con el mismo color azul de la escarapela y el último dígito se repetía en blanco en el carenado de la rueda estabilizadora del lado del estribor. Las máquinas que provenían del 899 Sqdn fueron recodificadas (en azul) dentro de los lineamientos del 801 Sqdn y la dotación de la unidad quedó conformada así:

XZ493	"-/001"	XZ451	"-/006"
XZ495	"-/003"	XZ452	"-/007"
ZA175	"-/004"	XZ456	"-/008"
XZ498	"-/005"	XZ453	"-/009"

El entrenamiento durante la última etapa del viaje a la Isla Ascensión incluyó prácticas de intercepción y tácticas de combate de cazas, a lo que se sumó cierto entrenamiento en ataque al suelo y trabajo de apoyo cercano. Para los pilotos de Sea Harriers, este último tema en tiempos de paz había sido designado como un "rol de tercer nivel" y muchos de ellos tenían poca o ninguna experiencia. Los ejercicios tácticos se realizaron utilizando a los Sea Harriers desde los dos portaaviones, con los buques de escolta actuando como objetivos. También se dispararon proyectiles cohetes de dos pulgadas, incluyendo un ataque nocturno con cohetes iluminados por bengalas Lepus. Para añadir un toque de realidad a los preparativos operacionales se realizaron prácticas de un tipo de bombardeo en el que los aviones realizan el lanzamiento hacia arriba cuando efectúan una fuerte trepada, de unos 70° (para obtener mayor alcance), con bombas vivas de 1.000 libras. El 10 de abril lograron un impacto directo en una bengala Lepus con un AIM-90 Sidewinder lanzado por un Sea Harrier. En forma coincidente con ese incremento de la experiencia, se puso un especial esfuerzo en el manejo eficiente del radar Blue Fox del Sea Harrier y en la práctica de maniobras de combate con múltiples aviones. Para cuando un Tupolev Tu-20 Bear D soviético sobrevoló a los buques el 14 de abril, había satisfacción con el entrenamiento alcanzado y, en particular, con la confiabilidad del armamento utilizado.

El "Invincible" hechó anclas al noreste de la costa de la Isla Ascensión a las 1747Z del 16 de abril y el "Hermes" arribó al lugar el mismo día. En forma conjunta con el 800 Sqdn, se había planeado utilizar el aeródromo de Wideawake para un ataque simulado sobre la pista de Puerto Argentino. Este ejercicio tuvo que ser cancelado debido a que hubiera creado una interrupción en el esencial tráfico aéreo alrededor de Wideawake. Pero la planificación no se desperdició como lo probarían los sucesos del 1° de mayo.

En la mañana del 18 de abril, luego de un alerta por submarino (que resultó ser una falsa alarma) mientras el "Invincible" estaba reabasteciéndose del "Olmeda" en las cercanías de la isla, se hizo evidente que el grupo de portaaviones estacionado fuera de la costa resultaba innecesariamente vulnerable. Las operaciones de reabastecimiento vertical (VERTREP) con helicópteros y los ejercicios de los Sea Harriers fueron completados lo más rápido posible y los portaaviones y sus escoltas se prepararon para una acelerada, pero organizada, partida ese mismo día. El "Hermes" levó anclas a las 1300Z y navegó hacia el sur desde la isla hacia la Zona de Exclusión Marítima de las Islas Malvinas. El "Invincible" no zarpó hasta las 1745Z debido a que, luego de su reabastecimiento en mar abierto, tuvo que volver a fondear en las cercanías de Ascensión para recibir 80 cargas de helicóptero de suministros y munición. El portaaviones y sus escoltas alcanzaron al Hermes y al resto de la flota durante la noche.

A partir del 20 de abril, dos Sea Harriers del 801 Sqdn, con sus pilotos a bordo y armados con misiles AIM-9L, fueron puestos en "alerta de cubierta" día y noche. Todos los pilotos de Sea Harrier fueron instruídos cuidadosamente en cuanto a qué actitud tomar si establecían contacto con cualquier buque o aeronave argentina en aguas o espacio aéreo internacional. El 800 Sqdn del "Hermes" fue el primero en ser sometido a una prueba cuando el 21 de abril interceptaron y fotografiaron a un Boeing 707 del Grupo 1 de la Fuerza Aérea Argentina. El turno para el 801 Sqdn llegó el 22 de abril a las 0230Z, cuando otro Boeing 707 fue detectado a 60 millas y un Sea Harrier piloteado por Brian Haigh fue enviado a interceptarlo. El "ejercicio" se repitió ese mismo día a las 1830Z, en esta oportunidad a una distancia de 120 millas. Una de las dificultades asociadas con esas intercepciones era la de distinguir a los aviones argentinos de reconocimiento de una cantidad de vuelos de línea que cruzaban el Atlántico. Las intercepciones continuaron el 23 de abril a las 1100Z (otra vez a 120 millas) y a las 1500Z, pero en esta última ocasión el avión pasó a sólo cinco millas al norte de la flota. El 24 de abril un Boeing 707 del Grupo 1 apareció nuevamente a las 1550Z unas 80 millas al este de la flota y fue interceptado por un Sea Harrier del 800 Sqdn. El gobierno argentino recibió la advertencia, a través de canales diplomáticos, que esos vuelos ya no serían "bienvenidos" y que en el futuro estarían "bajo riesgo". Las autoridades argentinas comprendieron el tono del mensaje, consideraron el "riesgo" como real y los 707 no se acercaron más a los buques de la Royal Navy hasta el 19 de mayo (para más detalles ver las notas del Grupo 1 y del 1 (F) Sqdn).

El 28 de abril se anunció que a partir de las 1100Z del 30 de abril se establecería una Zona de Exclusión Total (ZET) alrededor de las Islas Malvinas, prohibiendo el paso de buques y aviones argentinos. Por su lado, la Argentina respondió con una medida similar.

EMBLEMAS DE LA
EN LA CAMPAÑA

ESCUADRONES DEL ARMA AEREA DE LA FLOTA, ROYAL MARINES, BRIGADA DE COMANDOS Y CUERPO AEREO DEL EJERCITO



737 NAVAL AIR SQUADRON
WESSEX HAS.3



800 NAVAL AIR SQUADRON
SEA HARRIER FRS.1



801 NAVAL AIR SQUADRON
SEA HARRIER FRS.1



809 NAVAL AIR SQUADRON
SEA HARRIER FRS.1



815 NAVAL AIR SQUADRON
LYNX HAS.2



820 NAVAL AIR SQUADRON
SEA KING HAS.5



824 NAVAL AIR SQUADRON
SEA KING HAS.2A



825 NAVAL AIR SQUADRON
SEA KING HAS.2/HAS.2A



826 NAVAL AIR SQUADRON
SEA KING HAS.5



829 NAVAL AIR SQUADRON
WASP HAS.1



845 NAVAL AIR SQUADRON
WESSEX HU.5



846 NAVAL AIR SQUADRON
SEA KING HC.4



847 NAVAL AIR SQUADRON
WESSEX HU.5



848 NAVAL AIR SQUADRON
WESSEX HU.5



899 NAVAL AIR SQUADRON
SEA HARRIER FRS.1



3 COMMANDO BRIGADE AIR SQUADRON RM
GAZELLE AH.1
SCOUT AH.1



656 SQUADRON AAC
GAZELLE AH.1
SCOUT AH.1

AVIACION BRITANICA DE MALVINAS 1982

ESCUADRONES DE LA ROYAL AIR FORCE (CON EXCEPCION DEL 1 (F) DE HARRIER, OPERARON DESDE LA ISLA ASCENSION)



1(F) SQUADRON
HARRIER GR.3



10 SQUADRON
VC-10 C.1



18 SQUADRON
CHINOOK HC.1



24 SQUADRON
HERCULES C.1/C.1P/C.3



29(F) SQUADRON
PHANTOM FGR.2



30 SQUADRON
HERCULES C.1/C.1P/C.3



42(TB) SQUADRON
NIMROD MR.1



44 SQUADRON
VULCAN B.2



47 SQUADRON
HERCULES C.1/C.1P/C.3



50 SQUADRON
VULCAN B.2



51 SQUADRON
NIMROD R.1



55 SQUADRON
VICTOR K.2



57 SQUADRON
VICTOR K.2



70 SQUADRON
HERCULES C.1/C.1P/C.3



101 SQUADRON
VULCAN B.2



120 SQUADRON
NIMROD MR.2/MR.2P



201 SQUADRON
NIMROD MR.2/MR.2P



202 SQUADRON
SEA KING HAR.3



206 SQUADRON
NIMROD MR.2/MR.2P

Para esa fecha, el 801 Sqdn ya estaba en plena forma tanto para el rol de ataque como de intercepción. Esta última función fue considerada como el "fuerte" del Escuadrón, ya que en diciembre de 1981 había realizado una muy satisfactoria prueba operacional de Maniobra de Combate Aéreo (ACM) del radar Blue Fox y de su sistema de armas en la zona de ejercicios de Decimonannu, en las afueras de Cerdeña. Se decidió así que la unidad proveería la cobertura el 1° de mayo para un ataque de bombardeo de Vulcan previo a la madrugada sobre el aeródromo de Puerto Argentino así como de nuevos ataques, ya con las primeras luces del día, sobre la pista (y el aeródromo de Prado del Ganso) a cargo de los Sea Harriers del 800 Sqdn.

A las 0530Z del sábado 1° de mayo el "Invincible" entró a la ZET para tomar posición al noroeste de la Isla Soledad. Las bombas de la incursión "Black Buck" de Vulcan estallaron en el aeropuerto alrededor de las 0746Z. Aunque no se esperaba una reacción de los cazas argentinos tan temprano en la mañana (y en realidad no la hubo), los Sea Harriers del 801 Sqdn estaban disponibles para brindar protección hasta que el Vulcan se alejó de la zona de peligro de retorno hacia Ascensión. Como anticipación a una represalia tan pronto como las noticias del ataque llegaran a la Argentina, a las 0900Z el Escuadrón envió a cuatro de sus ocho Sea Harriers para que tomaran posición de PAC al este y al noreste de Puerto Argentino. Estos estaban pilotedos por "Sharkey" Ward (en el XZ495), Robin Kent (en el ZA175), Brian Haigh (en el XZ498) y Steve Thomas (en el XZ452). Una hora más tarde fueron relevados por Paul Barton (XZ493), Charlie Cantan (XZ451), John Eyton-Jones (XZ456) e Ian Mortimer (XZ453). Eso permitió al primer grupo retornar al portaaviones, reabastecerse y volver a partir para proveer un cobertura de PAC de máxima continuidad, antes, durante y después de los ataques del 800 Sqdn sobre los aeródromos de Puerto Argentino y Prado del Ganso.

Los primeros Sea Harriers del 800 Sqdn despegaron del "Hermes" a las 1048Z, pero diez minutos antes el "Invincible" había entrado en situación de combate tras detectar aviones enemigos a gran altura hacia el oeste, sobre la Gran Malvina. A las 1120Z, mientras se llevaba a cabo el bombardeo de los Sea Harrier sobre la pista de Puerto Argentino, dos Daggers del Grupo 6, piloteados por el capitán Moreno y el teniente Héctor Volponi, se encontraban a unas 50 millas al noroeste de Puerto Argentino con rumbo al este. Estos habían sido vectoredos por el controlador de radar en Puerto Argentino hacia dos Sea Harriers en una PAC al noreste de las islas. Se trataba de los aviones de Robin Kent y Brian Haigh, en su segunda PAC del día. Los protagonistas fueron guiados uno al otro por sus respectivos controladores y para cuando establecieron contactos en un punto al norte de las islas, los Sea Harriers estaban a una altitud de unos 15.000 pies con los Daggers al menos 5.000 pies más arriba. Mientras las dos parejas de aviones giraban y maniobraban para lograr la posición de combate ideal, se colocaron frente a frente a una distancia de unas 4 millas. Tanto Kent como Haigh estuvieron convencidos de haber visto a los Daggers lanzar dos misiles, que cayeron mucho antes de alcanzar a los Sea Harriers. Coincidentemente, Volponi creyó haber visto que un Sidewinder lanzado por uno de los Sea Harrier pasaba entre los dos Daggers. En realidad ninguno de los dos lados había lanzado misiles y quizás Kent y Haigh podrían haber visto a Moreno y Volponi eyectar sus tanques suplementarios antes de entrar en combate (para detalles ver las notas del Grupo 6.) Concientes de su nivel de combustible, los pilotos de los Daggers rompieron contacto inmediatamente después del incidente del misil y retornaron a alta velocidad a Río Grande. Kent y Haigh volvieron al "Invincible", todavía confundidos acerca de por qué los argentinos habían lanzado sus misiles desde una posición totalmente inapropiada sin posibilidad de impactar en los Sea Harrier. En ese momento lo atribuyeron, erróneamente, a una falta de profesionalismo.

Luego de sus exitosas incursiones sobre el aeródromo de Puerto Argentino y la base aérea de Prado del Ganso, los aviones del 800 Sqdn fueron rápidamente reconfigurados en el rol de intercepción y para media mañana estaban complementando al 801 Sqdn en misiones PAC. A medida que la mañana avanzaba, los aviones argentinos eran detectados en cantidad creciente, la mayoría a gran altitud sobre la Gran Malvina. Pocos se aventuraban más al este y, desde el punto de vista británico, resultaba difícil comprender la táctica argentina. Además de las parejas, grupos de cuatro aviones y ocasionalmente formaciones abiertas de seis, eran captados por los radares de los buques británicos. Los observadores ingleses naturalmente pensaban que la mayoría, sino todos, de esos incursores a alto nivel se trataba de cazas del tipo Mirage. Esto no fue así, como lo probaría un encuentro que involucró al 801 Sqdn.

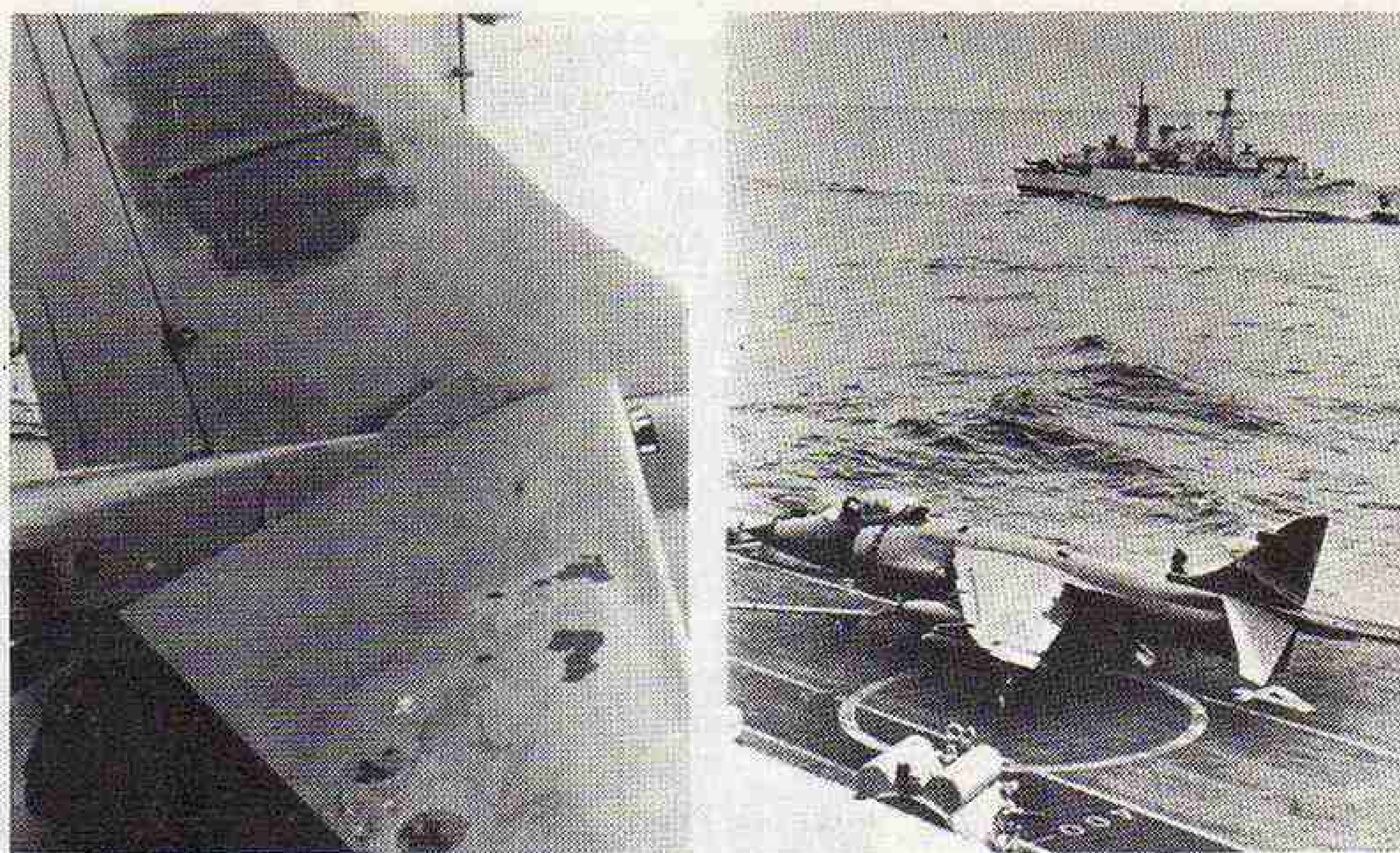
John Eyton-Jones y Paul Barton estaban en una PAC cuando su controlador de radar basado en un buque les advirtió de tres pares de aviones argentinos que se aproximaban desde el oeste, a una altitud desconocida, a una distancia de 120 millas. Los dos Sea Harriers, que volaban a su altitud de patrulla de 15.000 pies, fueron entonces vectoreados hacia los intrusos. La distancia rápidamente se acortó hasta alcanzar algo menos de diez millas. Por más que lo intentaron, Eyton-Jones y Barton (que se cubrían mutuamente) no pudieron ver a los aviones argentinos, aunque debían estar bien dentro del alcance visual. Mientras tanto, el controlador de radar continuó transmitiendo la posición de un grupo de cuatro de los incursores con respecto a los Sea Harriers. Según el controlador, en ese momento estaban a unas dos millas de Eyton-Jones y Barton así que este último llegó a la conclusión de que los aviones argentinos, aunque cercanos a los Sea Harrier horizontalmente, estaban muy alejados en sentido vertical. Para verificarlo, Barton aceleró en una suave picada para luego trepar verticalmente, escudriñando el cielo por delante de su Sea Harrier con el radar Blue Fox. Como lo había previsto, el radar captó los ecos de aviones a unos 20.000 pies por encima de ellos y tapados por una capa de nubes. Ni Eyton-Jones ni Barton tenían la intención de entrar en un combate a gran altura, especialmente en una desventaja de tres a uno. También resultó aparente que los aviones argentinos no bajarían al nivel de los Sea Harrier. Luego de un breve lapso sin que ninguno tomara una iniciativa, ambos lados se alejaron, los argentinos hacia el oeste y los Sea Harriers hacia el este y el "Invincible". John Eyton-Jones y Paul Barton fueron de la opinión de que

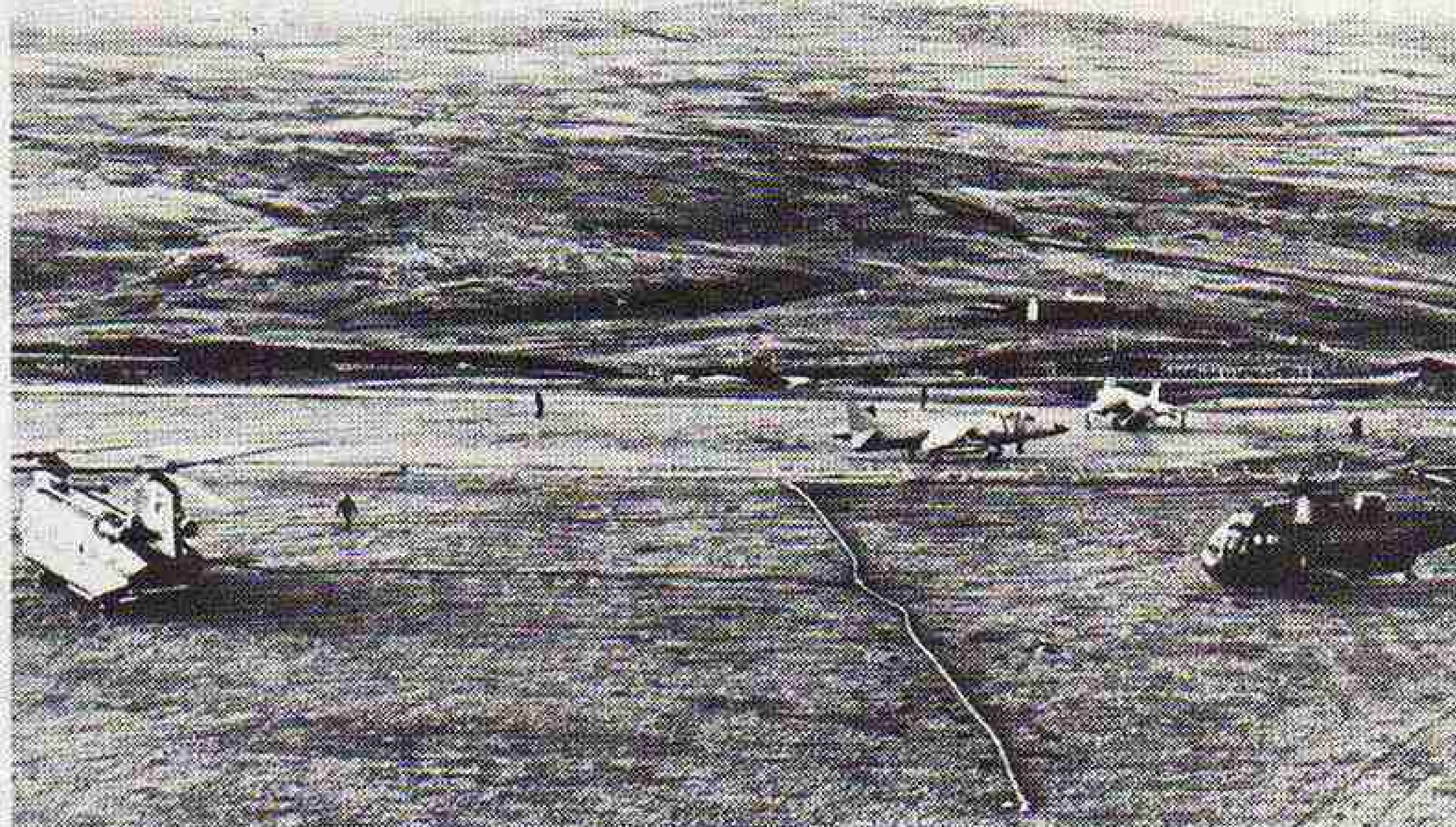
los aviones argentinos eran Mirages. De haber sabido que cuatro de los aviones casi con seguridad eran A-4B Skyhawks del Grupo 5, cuyo único medio de defensa eran sus cañones, entonces podrían haber intentado interceptarlos.

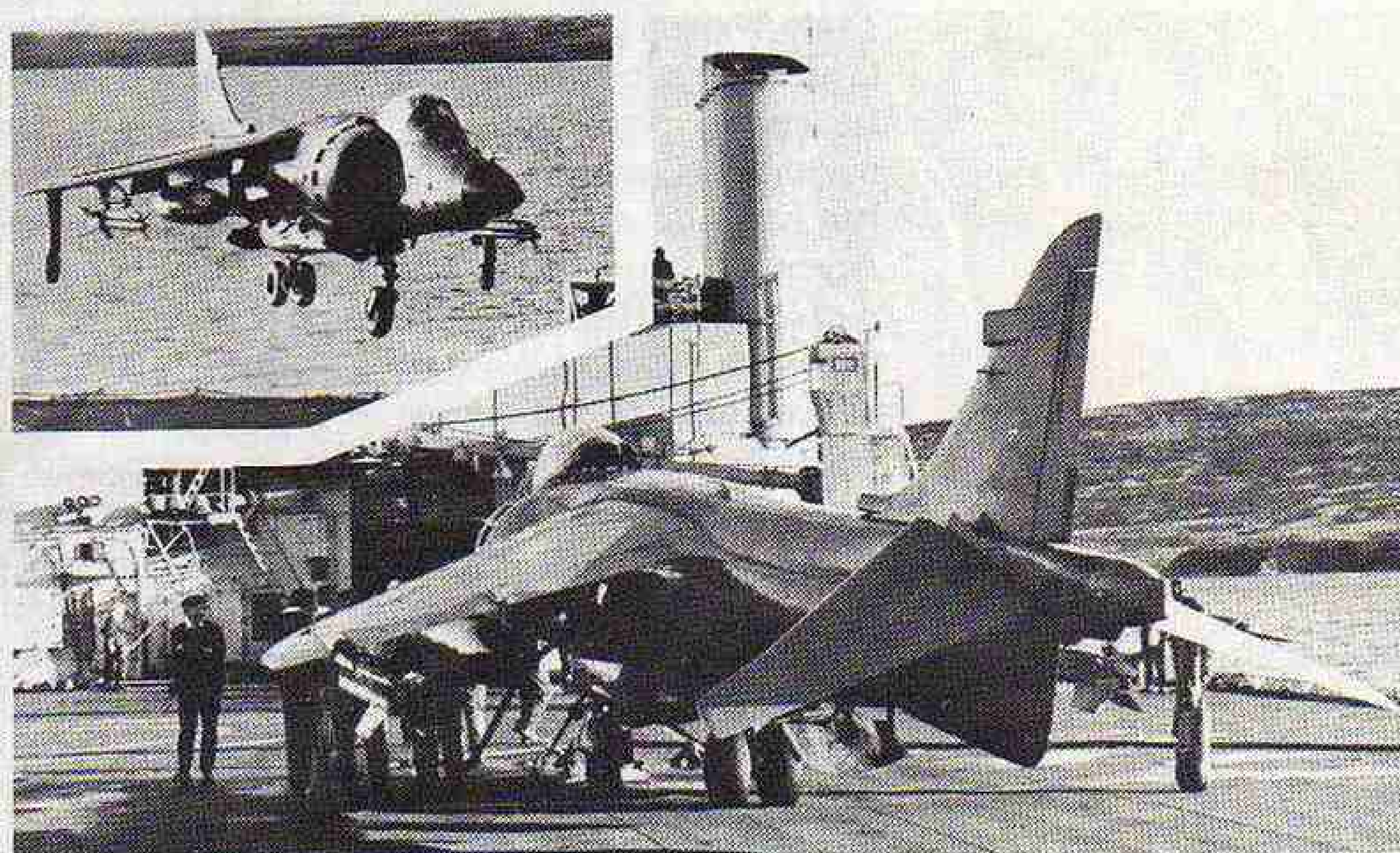
Los cuatro Skyhawks, al mando del capitán Hugo del Valle Palaver, habían despegado de Río Gallegos poco después de la incursión de los Sea Harrier sobre la pista de Puerto Argentino y el aeródromo de Prado del Ganso para buscar y atacar a buques británicos. Dos Mirages del Grupo 8, pilotedos por el capitán Gustavo García Cuerva y el primer teniente Carlos Perona, proveían la cobertura superior. Al llegar a las islas, el controlador de radar de Puerto Argentino pensó por error que los seis aviones bajo su control eran interceptores y así los había dirigido hacia la que se supone era la PAC de Sea Harriers de Eyton-Jones y Barton. Afortunadamente, García Cuerva y Perona se dieron cuenta de lo que había sucedido y aceleraron para ubicarse a gran altura entre los Skyhawks y los Sea Harriers. Los Skyhawks de Palaver lograron alejarse, picaron a un nivel inferior (para ponerse por debajo de la cobertura de radar británico) y se dirigieron de regreso a Río Gallegos, seguidos de cerca por García Cuerva y Perona, quienes habían distraído exitosamente a los pilotos de los Sea Harriers. Todos los Skyhawks y Mirages habían escapado sin daños, pero García Cuerva y Perona no serían tan afortunados más tarde ese mismo día cuando se encontraron con Paul Barton (en esa oportunidad acompañado por Steve Thomas).

Para poder apreciar la táctica aérea argentina del 1° de mayo, resulta necesario comprender qué era lo que sus comandantes realmente pensaban que estaba ocurriendo. Ellos creían que los ataques de Vulcan y Sea Harriers era el preludio de una contra-invasión de las islas en gran escala por parte de los británicos. Esa fue una razón de por qué el creciente número de aviones detectado sobre la Gran Malvina y al norte de las islas, en muy pocas oportunidades seguían más al este. No tenían la intención de ser llevados a un combate prematuro. En cambio, quedaban disponibles para atacar buques o aviones sobre la base de la oportunidad, especialmente si las naves se acercaban a la costa para desembarcar tropas sin la cobertura de los Sea Harriers. Por lo tanto, los aviones argentinos captados por los radares de la Royal Navy eran no sólo Mirages del Grupo 8 sino también Skyhawks de los Grupos 4 y 5 y Daggers del Grupo 6 listos para atacar o interceptar según resultara apropiado.

Durante la mañana, los jefes militares argentinos en las Islas Malvinas habían recibido informes de Inteligencia acerca de helicópteros de la Royal Navy que habían sido vistos sobre o cerca de las islas. Se montaron entonces patrullas de Pucarás (y más tarde Mentors) para hacerse cargo de esos infiltrados, si eran encontrados. En realidad habían sido insertados grupos de Fuerzas Especiales británicas pero, al contrario de la creencia argentina, no se planearon desembarcos en gran escala. A las 1500Z cuando la "Glamorgan", "Alacrity" y "Arrow" (que operaban cerca de la Isla Soledad) empezaron a bombardear posiciones militares en las cercanías de Puerto Argentino, la idea argentina de que la tanto tiempo esperada invasión era inminente se hizo más fuerte.







Arriba, izquierda: *El Sea Harrier FRS.1 ZA 192 "92" del escuadrón 800, emparchado después de haber sido alcanzado por fuego antiaéreo durante el ataque a Puerto Argentino del 1°-5-82.* Arriba, derecha: *El mismo avión en el "Hermes", el 23-5-82, horas antes de que explotara a poco de despegar del portaviones matando a su piloto, Lt. Cdr. "Gordy" Batt. Atrás, se ve la "Broadsword" que formaba ese día en la escolta de la nave. (Flt. Lt. D. H. S. Morgan, RAF).*
Al centro: *Vista de la pista construida con planchas de aluminio cerca del establecimiento San Carlos para el aterrizaje de Sea Harriers, lo que les permitía mayor autonomía en las Patrullas Aéreas de Combate. (Ministerio de Defensa Británico)*
Abajo: *El cierre temporario de la pista de aluminio, el 13-6-82, obligó a dos Sea Harriers de una PAC del Escuadrón 800 a aterrizar en el "Fearless" y la "Intrepid" en aguas de San Carlos. En el puente del primer buque se ve al XZ455 y (en el recuadro insertado) a punto de aterrizar en la "Intrepid", el ZA177 "77". (Ministerio de Defensa Británico)*

''Sharkey'' Ward (en el XZ495) y Mike Watson (en el ZA175) fueron enviados desde el ''Invincible'' a las 1515Z para proteger a un grupo de buques (incluyendo al ''Brilliant'') que estaba operando al norte de la Isla Soledad. Aproximadamente a las 1545Z el teniente de navío José Pereyra de la 4 Escuadrilla despegó de la pista en la Isla Borbón al frente de una escuadrilla de tres aviones Mentor de ataque liviano. Volando a bajo nivel y armados con lanzacohetes y ametralladoras, su misión era buscar y atacar a helicópteros que habían sido vistos al norte del Seno Berkeley (al norte de Puerto Argentino). A las 1600Z, el ''Glamorgan'' (buque de control para los Sea Harriers) detectó a tres aviones pequeños que volaban a baja altitud aparentemente con dirección al grupo de buques del ''Brilliant''. Ward y Warton se encontraban a unas 20 millas de Puerto Argentino cuando fueron vectoreados hacia el trío. Había una espesa capa de nubes debajo de ellos cuando llegaron al área designada pero Watson ya había captado a uno de ellos con su radar Blue Fox. Ambos Sea Harrier descendieron rápidamente a través de las nubes y al salir vieron a los Mentor. A su vez, los aviones argentinos habían visto a su objetivo, un Sea King naval. Pereyra y sus numerales vieron a Ward y Watson tan pronto emergieron de las nubes. Los Mentor inmediatamente subieron hacia las nubes pero no antes de que Ward hiciera una pasada a alta velocidad disparando su cañón Aden. Pensó que había errado pero en realidad uno de los proyectiles impactó en la parte trasera de la cubierta de la cabina del avión del teniente de fragata Daniel Manzella, causando daños superficiales. Ward siguió a los Mentor en las nubes e inintencionadamente pasó peligrosamente cerca del ala de estribor de uno de ellos. Cuando los aviones argentinos volvieron a salir de la cobertura de las nubes se vió que lanzaban sus contenedores de bajo las alas. Tanto Watson como Ward intentaron infructuosamente alcanzar a los Mentor mientras entraban y salían de las nubes. Finalmente, los Sea Harrier se alejaron mientras las máquinas de la 4 Escuadrilla se dispersaban hacia las cercanas defensas antiaéreas de Puerto Argentino y su relativa seguridad. El Sea King (que se piensa era un HAS.5 del 826 Sqdn) también escapó sin daños, en tanto que Ward y Watson reasumían su PAC a mediana altitud al noreste de la Isla Soledad.

No bien volvieron a patrullar, el controlador de radar del ''Glamorgan'' les advirtió de dos aviones a gran altitud (Mirages del Grupo 8) unas 40 millas al sur de su posición y dirigiéndose hacia ellos. Ward y Watson fueron vectoreados hacia los Mirages que entonces giraron alejándose, posiblemente porque los pilotos del Grupo 8 estaban al tanto de que los AIM-9L podían ser disparados desde el frente. Los pilotos del 801 Sqdn decidieron fingir desinterés en los Mirages virando hacia el norte, como si retornaran a su zona de PAC. Inmediatamente, los aviones argentinos (bajo control de un radar en tierra), aceleraron hacia Ward y Watson hasta que los separaban unas 15 millas. Los pilotos de los Sea Harrier rápidamente giraron hacia cursos recíprocos y exploraron el cielo por encima de ellos en busca de los Mirage. Ward creyó ver entonces tres líneas de vapor y estaba a punto de enganchar una de ellas con una Sidewinder cuando se dio cuenta de que en realidad pertenecían a misiles aire-aire argentinos que les habían disparado a los Sea Harriers desde su alcance extremo. Los tres misiles cayeron inofensivos mucho antes de acercarse a Ward y Watson. En tanto, los Mirage rompieron el contacto para dirigirse a su base y ''Sharkey'' Ward y Mike Watson volvieron sin contratiempos al ''Invincible'' a las 1635Z, un poco fastidiados por haber logrado tan poco para tanto esfuerzo.

No fue hasta las 1910Z que el 801 Sqdn consiguió sus primeros derribos. Dos aviones de PAC habían sido vectoredos por el controlador de radar del ''Glamorgan'' hacia dos contactos a gran altura sobre la Gran Malvina. Se trataba de los Mirages del Grupo 8 volados por el capitán Gustavo García Cuerva (con el I-019) y el primer teniente Carlos Perona (I-015), ambos en su segunda salida del día (ver párrafos anteriores). A cargo de los dos Sea Harriers estaban Paul Barton (XZ452) y Steve Thomas (XZ453). El controlador del radar en Puerto Argentino, que ya había dirigido a los Mirages hacia Barton y Thomas, previno a García Cuerva y Perona de que los Sea Harriers también estaban en un curso de intercepción. Al recibir esa información, los dos pilotos argentinos alteraron su rumbo, pero pronto volvieron a su curso original. Thomas fue el primero en adquirir a los Mirages en el radar y observó que estaban volando directamente hacia ellos en cursos paralelos a una milla uno de otro. Barton rompió hacia el norte antes de girar al oeste para ubicarse, de ser posible, a un lado o detrás de los cazas argentinos. Thomas, volando a 14.000 pies, continuó hacia ellos y a una distancia de unas ocho millas vio a los dos Mirages justo delante y un poco por encima de él. A una distancia de cinco millas se convenció de haber visto que cada avión enemigo disparaba un misil en rápida sucesión. El primero pareció tener problemas desde el principio ya que cayó casi inmediatamente, mientras que el segundo pareció desviarse enseguida para pasar inofensivo bien a babor de su avión. (Thomas puede haber visto a los Mirages eyectar sus tanques suplementarios y no misil alguno [ver notas del Grupo 8]). Thomas intentó infructuosamente enganchar un misil en el Mirage que iba adelante (pilotedo por García Cuerva). Entonces viró a estribor pasando sobre y muy cerca del avión de Perona. Este vio al Sea Harrier de Thomas pasar como un destello por delante suyo y empezó a virar para establecer un curso de intercepción. Sin embargo, sin que Perona lo supiera, Barton se había colocado detrás de ellos –segundos después de haber disparado su cañón contra los Mirages cuando éstos pasaban frente a su Sea Harrier– y, desde una distancia de una milla y un poco por debajo de Perona, lanzó un Sidewinder sobre el piloto argentino. El misil explotó al hacer impacto y el I-015 empezó a deshacerse. Afortunadamente Perona pudo eyectarse y tanto él como los restos de su avión cayeron en aguas bajas al norte de la Isla Borbón. Aunque se lesionó ambos tobillos, pudo alcanzar la costa.

Mientras tanto, Thomas, quien había sido testigo del exitoso ataque de Barton (el primer derribo aire-aire del conflicto), se ubicó detrás del avión de García Cuerva, enganchó y disparó un AIM-9L. García Cuerva debe haber visto ya sea el misil o el Sea Harrier detrás de él, porque picó hacia las nubes, seguido de cerca por el Sidewinder. No se vio un impacto pero

más tarde se supo que el misil había explotado cerca del I-019, rompiendo parte de sus tanques de combustible y dañando algunos controles. García Cuerva entonces se dirigió hacia Puerto Argentino, ya fuera para eyectarse en territorio amigo o para un aterrizaje de emergencia. Ningún objetivo se logró ya que resultó muerto cuando su avión fue derribado por la artillería antiaérea argentina cerca de la ciudad. Barton y Thomas volvieron al "Invincible" satisfechos de sus esfuerzos, Bartón en particular más que Thomas, quien no supo de los daños infligidos al I-019 (y la suerte corrida por éste) hasta mucho después del conflicto.

A las 1942Z, mientras el "Glamorgan", la "Alacrity" y la "Arrow" se retiraban de la línea de fuego en las cercanías del Cabo Pembroke, los buques fueron atacados y averiados por tres Daggers del Grupo 6 liderados por el capitán Dimeglio. Una PAC de Sea Harrier inició la persecución cuando los aviones argentinos pusieron rumbo al continente, pero tuvieron que abandonar debido a falta de combustible cuando estaban a unas cico millas de uno de los numerales de Dimeglio (el teniente Aguirre Faget, en el C-407).

No fue hasta las 2047Z que el 801 Sqdn logró otro derribo durante el que resultó el último ataque argentino del día. Pocos minutos antes, el Director de Cazas a bordo del "Invincible" había detectado en la pantalla de su radar tres ecos a unas 60 millas al oeste del portaaviones (ubicado a su vez 100 millas al noreste de Puerto Argentino). Una PAC compuesta por dos Sea Harriers del 801 Sqdn, pilotedos por Mike Broadwater (ZA175) y Al Curtis (XZ451), fue vectoreada hacia el área y allí establecieron contacto con sus propios radares a una distancia de unas 26 millas, para cuando los objetivos se encontraban a unas 50 millas del "Invincible". Broadwater y Curtis descendieron a bajo nivel y se acercaron a los incursores enemigos, que identificaron como tres Canberras que volaban en formación abierta a unos 30 metros sobre el mar. Los bombarderos del Grupo 2 comandados por el capitán Alberto Baigorri estaban en camino a la zona de Puerto Argentino (y no hacia el grupo de batalla del portaaviones) para buscar y destruir buques de la Royal Navy.

Curtis disparó un AIM-9L a uno de los tres Canberras (el B-110) y el Sidewinder fue visto explotar cerca de unos de los motores, el que se prendió fuego. Como el Canberra parecía todavía poder volar con la turbina restante, Curtis lanzó un segundo Sidewinder. En el momento de hacerlo, el piloto del Canberra, teniente Eduardo de Ibáñez, y su navegador, primer teniente Mario González, se eyectaron y el bombardero se estrelló en el mar antes de ser alcanzado por el misil. Broadwater disparó sus dos AIM-9L contra otro Canberra al que alcanzó, ya que se vieron algunas piezas que se desprendían del avión. Sin embargo, no resultó averiado seriamente y, después de desprenderse de sus bombas, retornó a salvo a su base en Trelew. Baigorri también soltó sus bombas y se alejó del área tan rápido como pudo. Para ese momento tanto Broadwater como Curtis estaban escasos de combustible y por lo tanto no pudieron seguirlos. Retornaron al "Invincible" a las 2104Z con la certeza de que habían destruido otro avión enemigo e impedido una incursión potencialmente peligrosa sobre los buques británicos. Poco después de que los Sea Harrier se alejaran, Baigorri volvió al lugar para buscar a sus compatriotas derribados. Desafortunadamente, nunca fueron hallados.

"Sharkey" Ward estaba satisfecho con la actuación de su Escuadrón en ese día y todos los pilotos coincidían en que debía haber resultado una experiencia instructiva para sus pares argentinos. La combinación Sea Harrier/AIM-9L a la que se sumaba la superior capacidad táctica de los pilotos británicos había probado ser más que un rival de igual nivel para los pilotos, misiles y aviones argentinos. El alcance de los aviones obviamente había resultado un problema para ambos lados, quizás con un pequeño margen a favor de los británicos. Sin embargo, los argentinos reconocieron que su mayor oportunidad de éxito parecían ser los ataques sorpresa sobre los buques, siempre que las defensas de misiles británicas pudieran ser penetradas.

Como se esperaba, el 2 de mayo fue un día de alerta extrema en espera de nuevas reacciones del enemigo. El comandante de la Fuerza de Tareas británica, contraalmirante J. F. Woodward, estaba al tanto de que los principales elementos de la Armada Argentina estaban en el mar, incluyendo el portaaviones "25 de Mayo" y al crucero "General Belgrano". A las 0300Z de esa mañana, el grupo del portaaviones británico se encontraba al menos 160 millas al nor-noroeste de las Islas, mientras que el "25 de Mayo" y sus escoltas estaban cerca del perímetro noroeste de la Zona de Exclusión Total. Doce minutos después, el "Invincible" recibió una alerta temprana de emisiones de radar que se pensó provenían de un C-130 (posiblemente con escolta de cazas) en misión de reconocimiento radar al noroeste del portaaviones. Ian Mortimer fue enviado con el Sea Harrier XZ451 a las 0331Z para investigar la fuente utilizando solamente el sensor de emisiones de radar (se le había ordenado mantener un estricto silencio de radar) y volver al portaaviones. Ningún C-130 fue interceptado (en realidad se trataba del S-2E Tracker 0705/2-AS-26 de la Escuadrilla Antisubmarina del "25 de Mayo", que a su vez buscaba al grupo del portaaviones británico) pero, unas 150 millas al noroeste del "Invincible" captó señales del radar de control de un Sea Dart explorando la zona. Como sabía que no había buques británicos en el área y que los Sea Darts y sus asociados radares de búsqueda Tipo 209 estaban en los dos destructores argentinos Tipo 42 (Mortimer había detectado al "Hércules"), giró hacia un curso recíproco para alejarse del alcance y luego volvió a poner proa hacia la fuente emisora. Encendió su radar a las 0358Z y captó cinco contactos de superficie 24 millas a su frente. Con estos datos se le ordenó volver al "Invincible" y aterrizó a las 0457Z.

Sin que los británicos lo supieran, el S-2E Tracker de la Escuadrilla Antisubmarina del "25 de Mayo" ya había localizado a un grupo de cuatro buques británicos y a las 0500Z en el portaaviones argentino se estaba realizando preparativos para un ataque al amanecer con ocho A-4Q Skyhawks de la 3 Escuadrilla. Un segundo Tracker fue lanzado desde el "25 de Mayo" a las 0828Z para actualizar la posición del grupo de batalla del portaaviones ya que, sin ese dato específico, el ataque al amanecer de los Skyhawks no se podría realizar. El destino quiso que la tripulación del Tracker primero experimentara problemas técnicos con el radar del avión y luego simplemente no pudieron encontrar a

la flota británica. Alrededor de las 0900Z la misión de los Skyhawks fue finalmente abandonada, no por consideraciones acerca de vientos leves y alcance (aunque ambos fueron factores significativos) sino primariamente porque el objetivo no pudo ser encontrado.

Después del "avistamiento" de Ian Mortimer, se mantuvo una alerta constante en el "Invincible" y los otros buques de la Task Force ya que se consideraba muy probable un ataque al amanecer por parte de los Skyhawks. Aunque las limitaciones del "25 de Mayo" y de sus aviones eran conocidas, no reducían la amenaza pendiente y sólo sirvieron para que los preparativos se cumplieran a fondo. El "Invincible" entró en alerta de combate a las 1015Z con cobertura total de PAC. No sobrevino un ataque y las condiciones meteorológicas "mejoraron" (en cuanto a lo que concernía a los británicos) de vientos leves a calma total y, finalmente, niebla. Por lo que se sabe, no se planteó ataque alguno contra los buques argentinos. Tal vez se consideró prudente mantenerse atrás y dejar que otros elementos de la Fuerza de Tareas tomaran la acción correspondiente, como lo demostraría más tarde ese mismo día el hundimiento del "General Belgrano". El "25 de Mayo" retornó a aguas territoriales para el 5 de mayo y a partir de entonces no volvió a amenazar a la Task Force, aunque sus A-4Q Skyhawks desembarcados sí lo hicieron más tarde ese mes. Ningún otro hecho significativo que involucrara al 801 Sqdn tuvo lugar el 2 de mayo.

La niebla se mantuvo hasta el 3 de mayo. El único acontecimiento destacado ese día ocurrió a las 2100Z cuando lo que se piensa era un avión de patrulla SP-2H Neptune de la Escuadrilla de Exploración fue detectado al sudoeste del "Invincible" (en ese momento el portaaviones estaba al este-sudeste de las Malvinas). Un Sea Harrier del 801 Sqdn salió a investigar pero no encontró nada. El amanecer del 4 de mayo trajo un día claro. A las 1350Z algunos blancos a bajo nivel que subían y bajaban rápidamente fueron detectados entrando en la cobertura radar británica para luego desaparecer nuevamente. Los Sea Harriers de 801 Sqdn fueron enviados a investigar pero no vieron nada. Los ecos de radar reaparecieron a las 1412Z y los buques de la Fuerza de Tareas (incluyendo al "Invincible") entraron en alerta de combate. Se informó que el "Sheffield" había sido alcanzado por un misil Exocet mientras que un segundo pasaba cerca de la "Yarmouth" antes de ser visto desde la "Alacrity" caer inofensivamente al mar después de haber agotado su combustible. Los blancos que "subían y bajaban" que habían sido investigados antes por los Sea Harrier eran dos Super Etendard (0752/3-A-202 y 0753/3-A-203) de la 2 Escuadrilla que subían hasta entrar en la zona cubierta por los radares británicos para adquirir el blanco de sus Exocets.

Las operaciones del Escuadrón fueron muy restringidas el 5 de mayo debido a las persistentes nubes bajas y la escasa visibilidad. Durante las horas del día se cumplieron algunas PAC mientras que durante la alerta nocturna los Sea Harriers eran mantenidos preparados para despegue inmediato si así era requerido. El 801 Sqdn proveyó cobertura de PAC sobre el golpeado "Sheffield" desde las primeras luces del 6 de mayo. Durante esa mañana, el observador de un Sea King detectó un contacto breve y a bajo nivel que se movía rápidamente cerca del "Sheffield" al sur de la flota. Dos aviones del 801 Sqdn en PAC a unas 20 millas, fueron vectoreados hacia la zona, el XZ452, volado por John Eyton-Jones y el XZ453 por Al Curtis. Para investigar el informe, ambos tuvieron que descender a través de nubes muy bajas y niebla, virtualmente hasta el nivel del mar. Nada más fue visto o escuchado de ellos, por lo que se presumió que habían impactado en el agua o (más probablemente) habían colisionado en, o cerca, de la posición 53°00'S 57°00.7'W. Mientras que la pérdida de dos Sea Harriers era un duro golpe, mucho más importante y grave resultaba la muerte de dos pilotos de gran experiencia y muy respetados. Las búsquedas realizadas no encontraron nada.

Durante la noche del 6 al 7 de mayo no se intentó realizar la intercepción de un C-130 del Grupo 1 que partía de las Islas Malvinas debido a visibilidad cero, una de las pocas ocasiones en la que una misión de cualquier tipo tuvo que ser anulada a causa de las condiciones meteorológicas. Alrededor de las 1800Z del 7 de mayo una PAC del 801 Sqdn investigó una incursión aérea potencial desde el noroeste pero no encontró nada. Algo similar ocurrió el 8 de mayo. Aproximadamente a las 1530Z se detectó otro ataque aéreo potencial, esta vez desde el sudoeste, pero cuando la PAC del 801 Sqdn llegó a las cercanías los incursores se volvieron. Lo mismo ocurrió a las 1850Z cuando se detectó otro posible ataque. Estas incursiones podrían haber sido solamente vuelos de prueba para provocar a las defensas británicas y averiguar más acerca del tiempo de reacción de los Sea Harrier. Lo que fuera que las fuerzas argentinas intentaban hacer, mantuvo a todos vigilantes en el lado británico.

El 9 de mayo "Sharkey" Ward en su Sea Harrier proveyó cobertura aérea mientras una partida de abordaje subía al dañado pesquero argentino "Narwal", que operaba como recolector de inteligencia. Salvo ésto, el período del 9 al 13 de mayo se caracterizó por una singular falta de actividad de los Sea Harriers del "Invincible" (con excepción de las PAC) debido a las malas condiciones del tiempo.

El 14 de mayo vió al 801 Sqdn implementando un nuevo plan para atacar a los argentinos en las Malvinas. Cada Sea Harrier que salía en PAC llevaba una bomba de 1.000 libras con detonador de tiempo regulable en su soporte central, para ser lanzada sobre posiciones argentinas que no lo esperaban. La idea, aunque no era nueva, era simple y a menudo efectiva. Las bombas lanzadas de esa manera podían causar daños a instalaciones terrestres, creando consternación y una cierta desmoralización en las tropas del enemigo en tierra. Existe abundante evidencia argentina, tanto escrita como oral, para mostrar que ésto en realidad no ocurrió. Inicialmente, estos vuelos se realizaban a unos 15.000 pies, lo que se consideraba suficientemente alto para evitar los misiles y el fuego de artillería antiaérea. También resultaba la altitud apropiada para provocar una reacción de las defensas antiaéreas, lo que brindaba el doble propósito de identificar los emplazamientos de misiles y cañones así como causar un cierto gasto de la munición argentina.

El "Invincible" estaba operando unas 80 millas al este de Puerto Argentino durante la tarde del 15 de mayo y los aviones del 801 Sqdn continuaban lanzando bombas sobre las posiciones argentinas. Para el 16 de

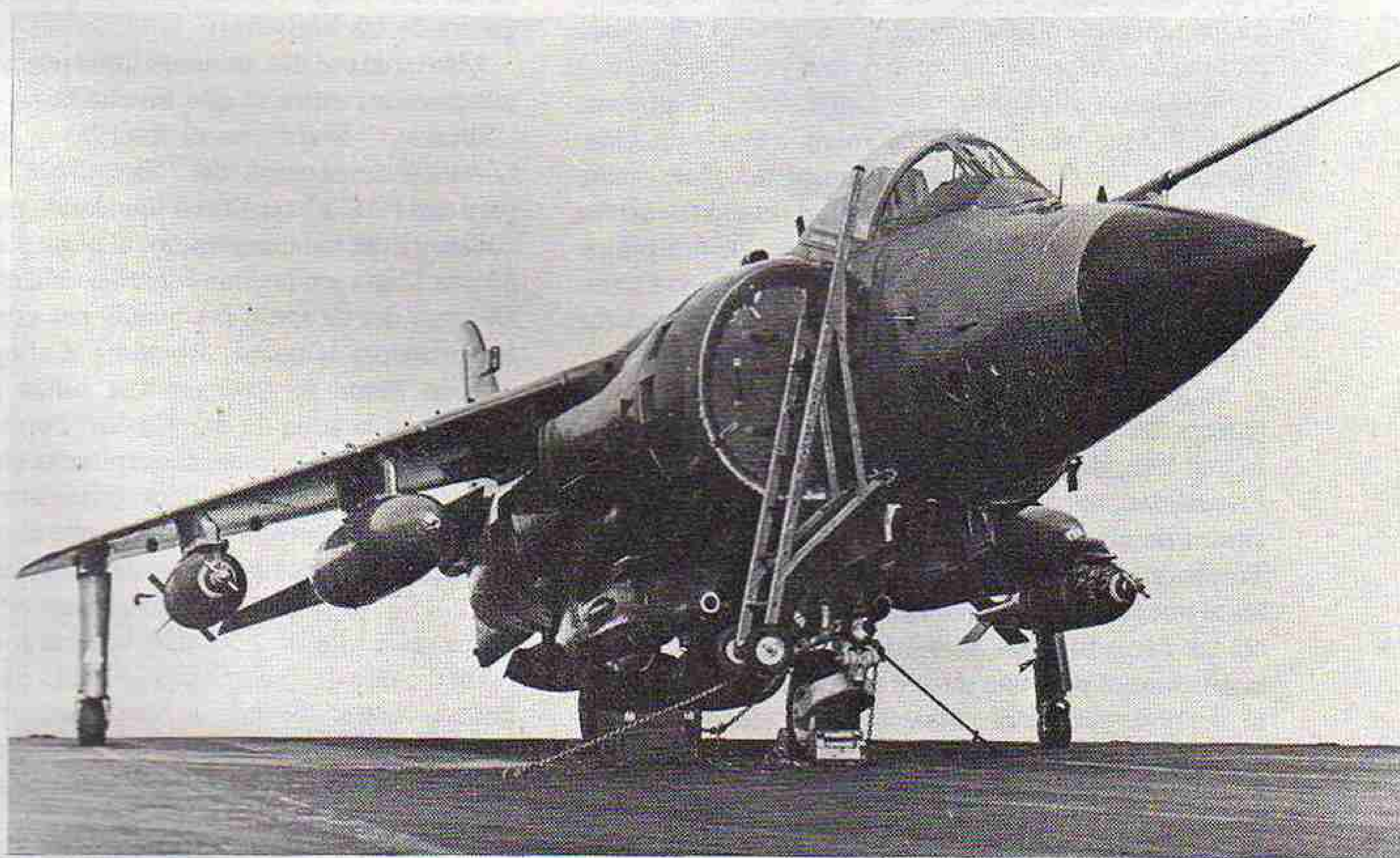
mayo la altura del bombardeo de las PAC había sido elevada a 20.000 pies ya que se había descubierto que al volar por debajo de ese nivel entraban en alcance de la artillería antiaérea. Ese día el Escuadrón lanzó seis bombas pero no se determinaron los daños. A las 1050Z del 17 de mayo, los aviones del 801 Sqdn habían sido enviados para bombardear las posiciones de tropas argentinas mientras se dirigían hacia sus posiciones de PAC, cuando se detectó un ataque aéreo potencial. Los Sea Harriers fueron desviados hacia los contactos pero no hallaron nada.

''Sharkey'' Ward (con el XZ498) e Ian Mortimer (XZ495) despegaron del ''Invincible'' a las 0802Z y 0803Z del 18 de mayo para lanzar luces de bengala sobre las islas como parte de una táctica de diversión con vistas al futuro desembarco. Ambos retornaron al portaaviones alrededor de las 0919Z. Más tarde ese mismo día, los aviones del Escuadrón lanzaron bombas sobre el aeródromo de Puerto Argentino. Esa noche, a las 2042Z para ser precisos, el Lt Cdr (capitán de corbeta) T.J.H. Gedge (comandante del recién formado 809 Sqdn) aterrizó en el Sea Harrier ZA190 en el ''Invincible''. El suyo fue el primero de los cuatro Sea Harrers que llegarían al portaaviones desde el ''Atlantic Conveyor'' [ver notas del 809 Sqdn para más detalles].

Un ataque planeado para antes del amanecer del 19 de mayo por cuatro aviones del 801 Sqdn sobre algunos helicópteros del CAB601 agrupados cerca del Monte Kent, tuvo que ser pospuesto debido a nubes bajas y la falta de certeza acerca del potencial de las defensas antiaéreas argentinas. El plan original preveía lanzamiento de bombas de 1.000 libras con detonador retardado pero para cuando el ataque fue lanzado se había cambiado el perfil a un lanzamiento a gran altitud con bombas de detonadores de tiempo regulable. ''Sharkey'' Ward (ZA175), Ian Mortimer (XZ498), Robin Kent (XZ495) y Paul Barton)XZ451) despegaron del ''Invincible'' a las 1214Z/1215Z y pusieron rumbo al Monte Kent, al oeste de Puerto Argentino. Una media hora después lanzaron sus bombas sobre la zona del blanco. A través de claros en la capa de nubes se vieron las explosiones pero ningún helicóptero del Ejército resultó dañado o destruído [ver notas del CAB601]. Los cuatro Sea Harrier retornaron al portaaviones alrededor de las 1318Z. Entre las 1200Z y las 1300Z de ese día el Lt Cdr D.D. Braithwaite (con el XZ458), el Lt D. Austin (XZ491) y el Lt A. Craig (ZA174) volaron desde el ''Atlantic Conveyor'' hasta el ''Invincible'' para reemplazar a los dos aviones perdidos (y a sus pilotos) y aumentar la dotación de Sea Harrier a bordo. Tanto los aviones como los hombres fueron integrados al 801 Sqdn y los pilotos fueron familiarizados con la operación desde cubierta.

Durante los cinco días siguientes las leyendas ROYAL NAVY y el distintivo ''Fenix'' del 809 Sqdn fueron sobrepintados con la mezcla de colores más cercana al gris naval medio disponible en el buque. Los códigos laterales del 801 Sqdn fueron distribuídos y aplicados en azul claro en la parte superior de los costados de las tomas de motor. El resultado fue el siguiente:

ZA174 -/000 (código vacante)
XZ491 -/002 (código vacante)
XZ458 -/007 (reemplazó al XZ452)
ZA190 -/009 (reemplazó al XZ453)



Armado con tres bombas de 1.000 libras y encadenado a la cubierta de vuelo del "Invincible" se ve al Sea Harrier FRS.1 del Escuadrón 801 ZA175 -/004. La bomba, bajo el extremo del ala de babor, lleva la inscripción "Del 848 A" (que era un helicóptero Wessex basado en el buque de transporte de suministros y explosivos "Regent". Además de las bombas, el avión lleva dos tanques auxiliares de 100 galones y los dos cañones Aden de 30 mm. Fue piloteando esta máquina que el comandante del escuadrón, Lt. Cdr. "Sharkey" Ward, derribó a un Dagger del Grupo 6 de Caza con un AIM-9L Sidewinder. (Royal Navy)

El 20 de mayo los vuelos de los Sea Harrier del 801 Sqdn estaban limitados a seis salidas. Esto era para preparar los aviones para el desembarco anfibio (Operación "Sutton") al día siguiente e instruir a todo el personal en la reacción que se esperaba de la aviación argentina. Aún así, los Ltds Cdrs Gedge (en el XZ499) y Braithwaite pudieron salir en una PAC dentro de las limitaciones de vuelo.

La Operación "Sutton" se llevó a cabo prácticamente sin reacción inmediata argentina. La cobertura de PAC fue mantenida por los Escuadrones 800 y 801 durante todo el día sobre tres áreas esenciales: los extremos norte y sur del Estrecho San Carlos y sobre la zona central de la Gran Malvina. "Sharkey" Ward (en el XZ451) y Steve Thomas (en el XZ456) fueron enviados desde el "Invincible" a las 1131Z en la que sería una PAC sin incidentes. Retornaron al portaaviones a las 1246Z para descansar y prepararse para la próxima PAC, que resultaría ser más activa.

Informes sobre la actividad de Pucarás, MB-339A y, más tarde, de caza-bombarderos, empezaron a filtrarse en el Escuadrón durante la mañana, pero no fue hasta las 1510Z que la unidad realmente se enfrentó a los aviones argentinos. El incidente involucró a tres Sea Harriers del 801 Sqdn y dos Pucarás del Grupo 3. En compañía de Alistair Craig (con el XZ495) y Steve Thomas (con el XZ456), "Sharkey" Ward (en el XZ451) despegó del "Invincible" a las 1410Z para patrullar bajo el control del "Brilliant", que estaba en el extremo norte del Estrecho San Carlos. Era la primera salida de Craig desde el portaaviones luego de su arribo del "Atlantic Conveyor". Al tiempo que los Sea Harriers despegaban, los Pucarás del mayor Carlos Tomba (A-511) y del primer teniente Juan Micheloud ya habían partido desde Prado del Ganso en una patrulla al este del Puerto San Carlos, en busca de blancos apropiados de infantería para atacar. Poco después de las 1430Z recibieron orden de volver a Prado del Ganso para buscar y destruir un puesto de observación británico que había sido identificado (el puesto estaba dirigiendo con precisión los proyectiles de 4.5 pulgadas disparados por la "Ardent" desde el Seno Grantham hacia la base aérea). El arribo de los Pucará fue visto desde la "Ardent" y se creyó erróneamente que el buque iba a ser atacado, lo que provocó que una barrera de proyectiles de 4.5 pulgadas y un Seacat fueran dirigidos contra las dos máquinas del Grupo 3. En realidad, los pilotos de los Pucará no tenían instrucciones de atacarla a cualquier otro buque en el área. Tomba y Micheloud atacaron exitosamente con cohetes al puesto de observación, que había sido localizado en las cercanías del aeródromo, y luego recibieron instrucciones para una misión similar contra otro puesto de observación al sudoeste de Prado del Ganso. Mientras ponían rumbo al nuevo objetivo (alrededor de las 1505Z), el controlador de radar del "Brilliant" vió dos pequeños y lentos ecos en su pantalla, unas siete millas al sudoeste de Prado del Ganso y vectoreó al trío de Sea Harriers de Ward hacia ellos. Thomas, que volaba a 15.000 pies, fue el primero en divisar a uno de los Pucarás que volaban a baja altura. Seguido por Craig, picó para interceptar el avión de Tomba. Luego de darse cuenta de la diferencia de velocidad entre los dos tipos de aviones, Thomas y Craig trataron sin éxito de desacelerar lo suficiente para conseguir un blanco estable antes de abrir fuego con el cañón Aden. Los proyectiles erraron al A-511 y fue el turno de Ward intentar derribar al Pucará.

Mientras toda la atención estaba centrada en su compañero, Micheloud maniobró para alejarse de la zona de combate y escapó en vuelo rasante a través de un valle. Mientras tanto, con Tomba en su mira, Ward hizo una pasada atacando con cañón al A-511 y le averió el alerón de babor. Ward advirtió que su velocidad era muy alta, de manera que bajó sus flaps y puso a su Sea Harrier en un giro cerrado por izquierda para ubicarse detrás de Tomba y volver a atacarlo. Sus siguientes disparon alcanzaron el motor de estribor de Tomba. Un tercer ataque sobre el zigzagueante Pucará logró impactos en la cabina y la parte superior del fuselaje, mientras que humo y fuego salían de su motor izquierdo. Con su máquina fuera de control, Tomba no tenía otra opción que efectuar una eyección a muy bajo nivel. El A-511 se estrelló al noroeste de la Colina Drone, unas 10 millas al sudoeste de Prado del Ganso. Tomba bajó sin sufrir daños cerca de los humeantes restos de su Pucará y volvió por sus propios medios a Prado del Ganso. Para ese momento los tres Sea Harriers estaban escasos de combustible así que volvieron al portaaviones (adonde llegaron a las 1534Z) antes que optar por buscar a Micheloud. Tomba cayó prisionero de guerra cuando las fuerzas británicas reocuparon Prado del Ganso y Darwin. (Su casco de vuelo quedó en posesión del Cdr (capitán de fragata) cirujano "Rick Jolly, quien más tarde lo donó al Museo del Arma Aérea de la Flota para su exhibición sobre la guerra de las Malvinas).

Más tarde ese día, tuvieron lugar una serie de hechos relacionados entre sí que involucraron al 801 Sqdn. "Sharkey" Ward (en el ZA175) y Steve Thomas (ZA190) despegaron del "Invincible" a las 1712Z para una PAC a baja altitud (quedando por debajo de la cobertura del radar argentino) al norte y al noroeste del Monte María, en la Gran Malvina. Mientras tanto, tres Daggers del Grupo 6 piloteados por el mayor Puga y los primeros tenientes Román y Callejo estaban en camino desde su base en San Julián para atacar a buques en la zona de San Carlos. Formaban parte de una serie de incursiones concentradas elaboradas para llevar al límite los recursos británicos de cañones, misiles y Sea Harriers de manera que al menos algunos aviones argentinos pudieran penetrar las defensas. A las 1745Z, justo cuando los Sea Harriers comenzaban su patrulla, Puga y Román bombardearon al "Brilliant" cerca de la entrada a la Bahía San Carlos (Callejo se había dirigido a otro blanco). Las bombas erraron pero los proyectiles de sus cañones causaron daños y bajas en el cuarto de operaciones, incluyendo una herida en el brazo del Oficial de Dirección de Cazas (FDO, según sus siglas en inglés). Puga, Román y Callejo escaparon hacia el sur a lo largo del Estrecho San Carlos para retornar a su base en el continente.

(Continúa en la Página 257)

ESCUADRON AERONAVAL 801

(Continuación)

(Viene de la Página 256)

Inmediatamente después del ataque al FDO vió a un grupo de incursores en su pantalla de radar que se acercaban sobre la Gran Malvina y vectoreó a Ward y Thomas sobre ellos. Thomas fue el primero en ver las bandas amarillas de identificación en las alas y la deriva sobre dos de los tres Daggers del Grupo 6, piloteados por el capitán Guillermo Donadille (C-403), el mayor Gustavo Justo Piuma (C-404) y el primer teniente Jorge Senn (C-407). Sobre las 1750Z Thomas picó sobre el más atrasado de los dos Daggers (la máquina de Piuma) y disparó un AIM-9L al avión argentino cuando comenzaba un giro a la derecha. El C-404 comenzó a hacerse pedazos cuando estalló el misil pero Piuma logró eyectarse con éxito. Thomas entonces se dirigió al segundo Dagger (el de Donadille) que en ese momento estaba realizando un giro cerrado en ascenso hacia la derecha. Disparó su segundo Sidewinder que explotó cuando alcanzó el ala de babor del Dagger. Antes de que Thomas lanzara su primer misil, Ward, sin saberlo, había sido visto por Sern, quien estaba volando bien a la derecha de sus compañeros. El piloto del Dagger había advertido a Donadille y a Piuma de la presencia del Sea Harrier (aunque ninguno de los argentinos había visto el avión de Thomas). Inmediatamente eyectaron sus cargas externas y rompieron por derecha en un giro en ascenso para interceptar al Sea Harrier de Ward. Fue recién en ese momento que el misil inicial de Thomas alcanzó al Dagger de Piuma. En tanto, Donadille estaba para entonces proa al avión de Ward que descendía rápidamente y disparó sus cañones sobre el Sea Harrier (Ward opinó que le habían disparado un misil). Segundos más tarde, el segundo misil de Thomas impactó en el ala de babor del Dagger de Donadille cerca de la raíz del ala y explotó. El C-403 no se incendió ni se desintegró pero en cambio entró en una barrena incontrolable. Donadille se eyectó exitosamente mientras su avión caía a tierra a poca distancia de los restos de la máquina de Piuma, cerca del Puente de Green Hill, al sud oeste del Monte Carolina en la Gran Malvina.

Senn, quien originalmente estaba volando hacia el este en vuelo rasante cuando comenzó el combate aéreo, cambió su curso hacia el oeste y se cruzó en el camino de Donadille justo antes de que el segundo misil de Thomas alcanzara al Dagger de su colega. Ward vió al tercer Dagger cruzar rasante delante de él en ángulo recto. Giró cerrado hacia la derecha y disparó un AIM-9L contra el avión que se alejaba. El C-407 estalló en cuanto fue alcanzdo por el misil pero Senn pudo eyectarse con éxito antes de que su avión se hiciera pedazos totalmente a su alrededor. Los restos de ese Dagger cayeron a tierra un poco más cerca del Monte Carolina que las otras dos máquinas del Grupo 6.

Ward y Thomas se retiraron del escenario del reciente combate y formaron antes de abandonar el área de patrulla. Cuando se dirigían al este a baja altura alrededor de las 1800Z, tres Skyhawks "blancos" (en realidad gris naval claro) fueron vistos sobre el Estrecho San Carlos a punto de atacar a la ya averiada "Ardent", que estaba cerca de la Isla Noroeste en el extremo norte del Seno Grantham. Vectoreados por el "Brilliant", se pusieron en persecución de los Skyhawks (A-4Q de la 3 Escuadrilla). Tanto Ward como Thomas enseguida vieron que estaban muy atrás de los aviones argentinos para alcanzarlos. Decidieron entonces mantener a los Skyhawks a la vista el mayor tiempo posible en esas condiciones de luz escasa, hasta que otra PAC, más cercana, pudiera ser dirigida hacia ellos. Una PAC del 800 Sqdn integrada por el Lt (teniente de navío) C.R.W. Morrell y el Flt Lt (primer teniente) J. Leeming escuchó parte de las trasmisiones sobre la "Ardent" e interceptó con éxito a los Skyhawks cuando salían por el sur del Estrecho San Carlos (ver las notas del 800 Sqdn para más detalles).

Mientras Ward estaba hablando con el "Brilliant", él y Thomas cruzaban la costa este de la Gran Malvina cerca de Puerto Howard. Ward enseguida se dió cuenta de que había perdido contacto visual y radial con su numeral. Después de una breve búsqueda, Ward informó con disgusto al "Invincible" que pensaba que Thomas había sido derribado. En realidad había sido alcanzado por fuego antiaéreo de Puerto Howard que había dañado su TACAN (Navegador Aéreo Táctico, un equipo radial de ayuda a la navegación) y puesto fuera de servicio su radio. Por entonces, con muy bajo nivel de combustible, Ward volvió al Portaaviones a las 1830Z donde encontró a Steve Thomas, quien recién había llegado luego de su tarde azarosa. Los daños sufridos por el avión de Thomas (los primeros infligidos a un Sea Harrier del "Invincible") fueron reparados en 24 horas.

Las incursiones aéreas argentinas cesaron al atardecer y dejaron así al 801 Sqdn con tiempo para analizar los hechos del día. Mientras que Ward y Thomas había tenido la parte del león en las acciones, tanto ellos dos como los otros pilotos de las PAC del 801 Sqdn estaban más que satisfechos con que el Sea Harrier se hubiera ganado el sobrenombre de "La muerte negra", con que lo habían bautizado algunos argentinos (en referencia al esquema de colores en gris marino extra oscuro utilizado por esos aviones, que los pilotos enemigos encontraban muy difícil de ver sobre tierra o mar).

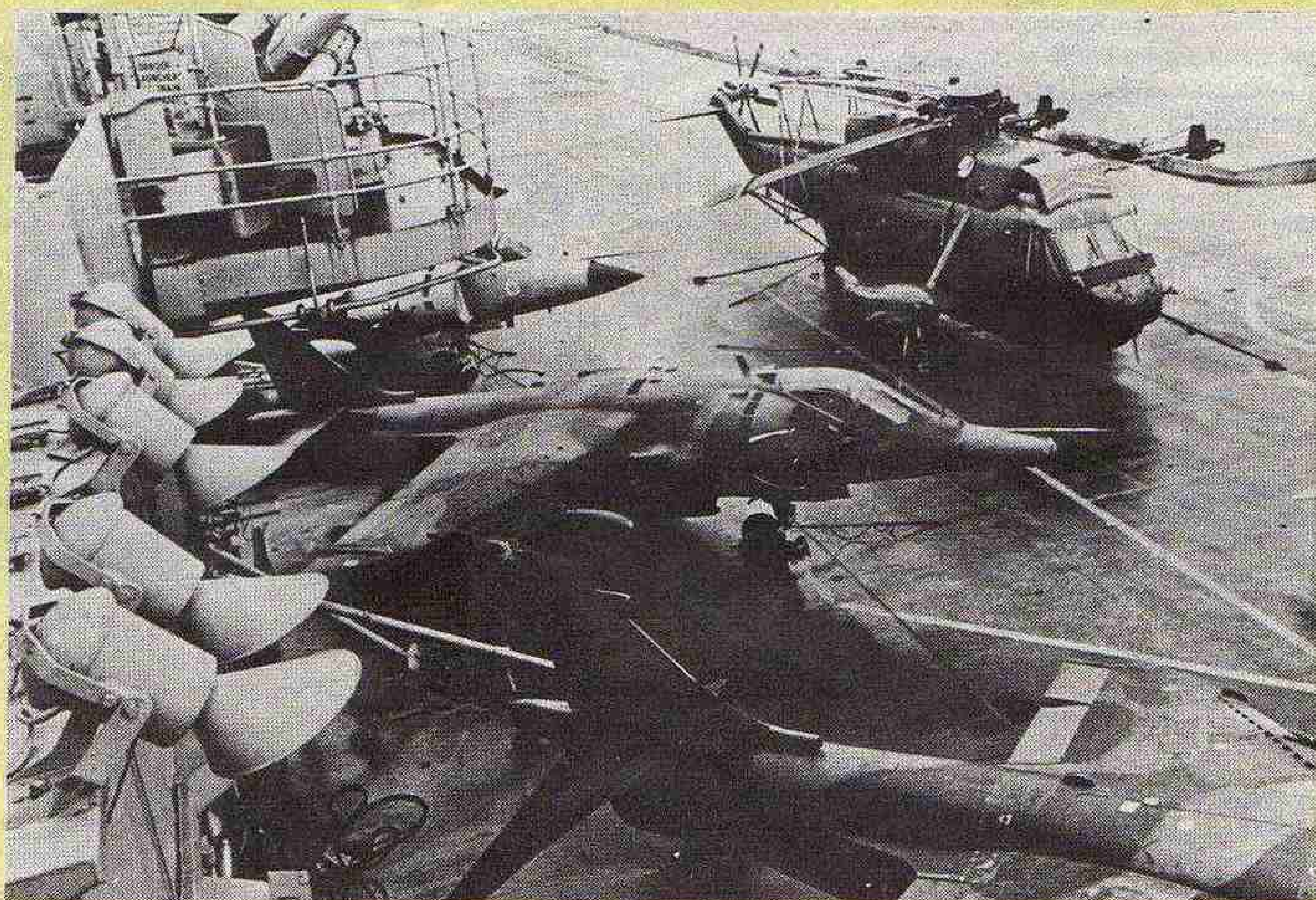
El 22 de mayo fue relativamente tranquilo ya que ambos bandos analizaron las acciones del día anterior y alteraron sus tácticas de acuerdo con las conclusiones. A las 0645Z de esa mañana un C-130 del Grupo 1 fue detectado en un rumbo que lo llevaría muy cerca del "Coventry". En ese momento crucial, y a apenas ocho millas de distancia, el sistema Sea Dart del destructor tuvo una falla de funcionamiento y permitió así que el Hércules pasara ajeno a lo que estaba sucediendo. Se envió una PAC de Sea Harriers de 801 Sqdn pero se presume que la unidad de radar en Puerto Argentino

informó al piloto del C-130 de su presencia y lo envió de regreso a la Argentina antes de que los cazas entraran en alcance.

Aunque el 23 de mayo fue un día de mucha actividad general, el 801 Sqdn sólo entró en contacto directo con un avión argentino. Tim Gedge (XZ494) y Dave Braithwaite (ZA190) despegaron del "Invincible" a las 1328Z para una PAC de rutina. A esa hora, dos pilotos del 800 Sqdn, los Flt Lts Morgan y Leeming, estaban atacando con éxito una formación de tres Pumas y un Agusta A-109A del CAB601 cerca de Shag Cove House en la Gran Malvina (para detalles ver notas del 800 Sqdn) de los Pumas y un A-109A resultaron destruídos, mientras que otro Puma (AE-500) recibió daños leves antes de que los pilotos del 800 Sqdn agotaran su munición. Un tercer Puma escapó sin sufrir averías. Cuando Gedge y Braithwaite se aproximaron a la zona, se les indicó que acabaran con el Puma averiado. Braithwaite fue el primero en ver algunas partes humeantes y cerca al inmovilizado helicóptero. El AE-500 fue totalmente destruído con fuego de cañón, después de lo cual los dos Sea Harriers volvieron al "Invincible" a las 1443Z.

El 24 de mayo fue un día igualmente frustrante para el 801 Sqdn. En el lapso de los cuatro últimos días, incluyendo el 24, el Escuadrón había volado más de 100 misiones, la mayoría de las cuales habían servido para desalentar y hacer volver a incursiones argentinas potenciales. Para el 25 de mayo los ataques aéreos argentinos se habían tornado más esporádicos. Sin embargo, el 25 de mayo era el Día Nacional argentino y en la noche del 24 al 25 la Fuera de Tareas había hecho planes para enfrentar un aguardado incremento de la actividad. El "Coventry" y el "Broadsword" tomaron posiciones al norte de la Isla Borbón para proveer una cobertura temprana y mejor de radar y misiles contra ataques aéreos argentinos. El "Invincible" y el "Hermes" a su vez se localizaron unas 90 millas al noreste de Puerto Argentino para reducir así el tiempo de vuelo de los Sea Harriers hacia y desde sus áreas de PAC. Esto aseguraría también que habría más aviones de los Escuadrones 800 y 801 en patrulla en cualquier momento.

Como fue previsto, hubo una cantidad de ataques aéreos argentinos e inicialmente la "trampa de misiles" del "Broadsword" y "Coventry" resultó muy efectiva. El 801 Sqdn proveyó cobertura permanente de PAC sobre sus zonas asignadas pero no entró en contaco con avión argentino alguno. Sin embargo, el "Broadsword" resultó averiado en las últimas horas de la tarde y el "Coventry" fue hundido (para más detalles ver notas del 800 Sqdn y del Grupo 5). El golpe final y más grave de ese día llegó a las 1936Z cuando el "Atlantic Conveyor", en posición unas 90 millas al noreste de Puerto Argentino y a ocho millas del "Invincible", fue alcanzado e incendiado por uno de los dos Exocets disparados por dos super Etendards de la 2 Escuadrilla (0753/3-A-203 y 0754/3-A-204). El "Invincible" y el 801 Sqdn recibieron el alerta del ataque seis minutos antes de que el misil alcanzara su blanco. Todos los Sea Harriers menos uno de los que estaban a bordo fueron enviados a proteger a la Task

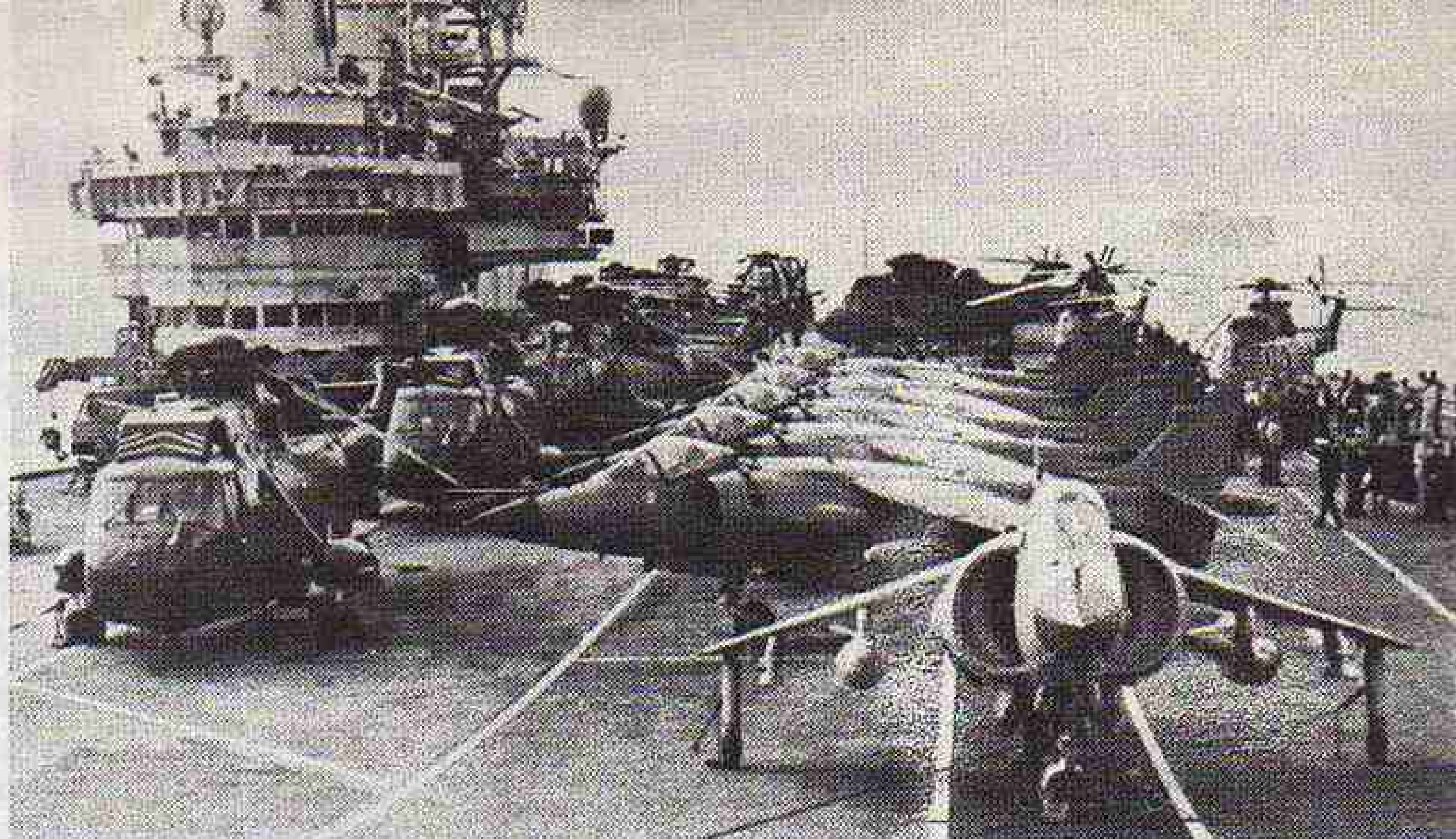


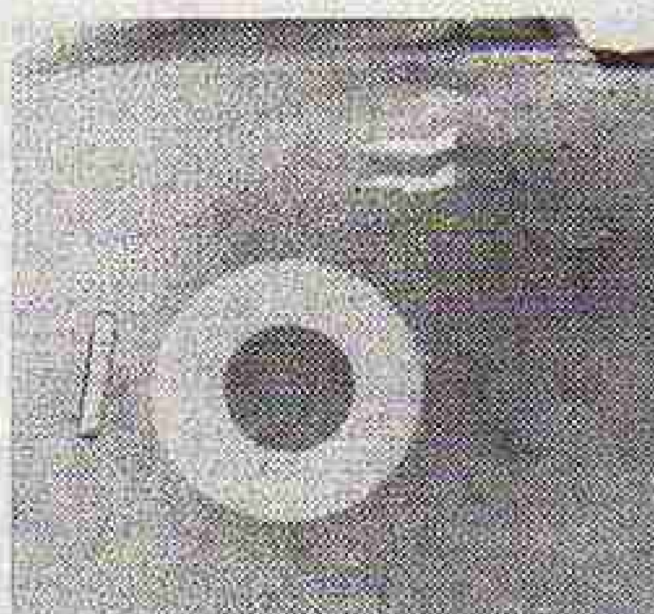
***Derecha:** Una típica vista de la cubierta de vuelo sobrecargada del "Hermes", a fines de mayo de 1982. Pueden verse aviones del Escuadrón 1 (F), del Escuadrón 800 y del Escuadrón 826. Tanto el Harrier GR. 3, XV789/32 (al centro), como el Sea Harrier FRS.1, ZA194'94' habían arribado a la Zona de Exclusión Total a bordo del "Atlantic Conveyor" y cada uno a su manera adquirieron notoriedad. Piloteado por el Lt. Martin Hale, el Sea Harrier derribó a un Dagger del G6C el 23.5.82, en tanto el Harrier de la RAF sufrió suficientes daños en combate el 31.5.82 como para que fuera necesario hacerle un cambio de motor a bordo del "Hermes". El Sea King HAS. 5 es el ZA131'-(1)33'. (Ministerio de Defensa Británico)*

Force y para enfrentarse con los atacantes si era posible. Dos Sea Harriers del 801 Sqdn que volvían de una PAC tuvieron que mantenerse alejados para evitar ser alcanzados por los misiles británicos mientras los buques de la Fuerza de Tareas (incluyendo al "Invincible") se preparaban para disparar a los aviones argentinos que se acercaban y los Exocets. A las 1938Z, dos minutos después de que el "Atlantic Conveyor" fuera alcanzado, se detectó un contacto radar a baja altura y gran velocidad a una 20 millas del portaaviones. Cuando se acercó a 14 millas se dispararon Sea Darts contra el blanco. Lo que sucedió no pudo ser determinado pero el blanco desapareció. "Sharkey" Ward fue testigo de todos los sucesos desde su cabina, ya que era su Sea Harrier el que quedó a bordo cuando partieron todos los otros. Los dos Super Etendards escaparon sin daños ya que sus Exocets habían sido lanzados desde una distancia de unas 31 millas al norte del "Atlantic Conveyor", bien lejos de la intercepción de los Sea Harriers. Los dos aviones del 801 Sqdn que tuvieron que mantenerse alejados del "Invincible" finalmente aterrizaron en el portaaviones sin problemas, pero cuando tocaron la cubierta su nivel de combustible era crítico.

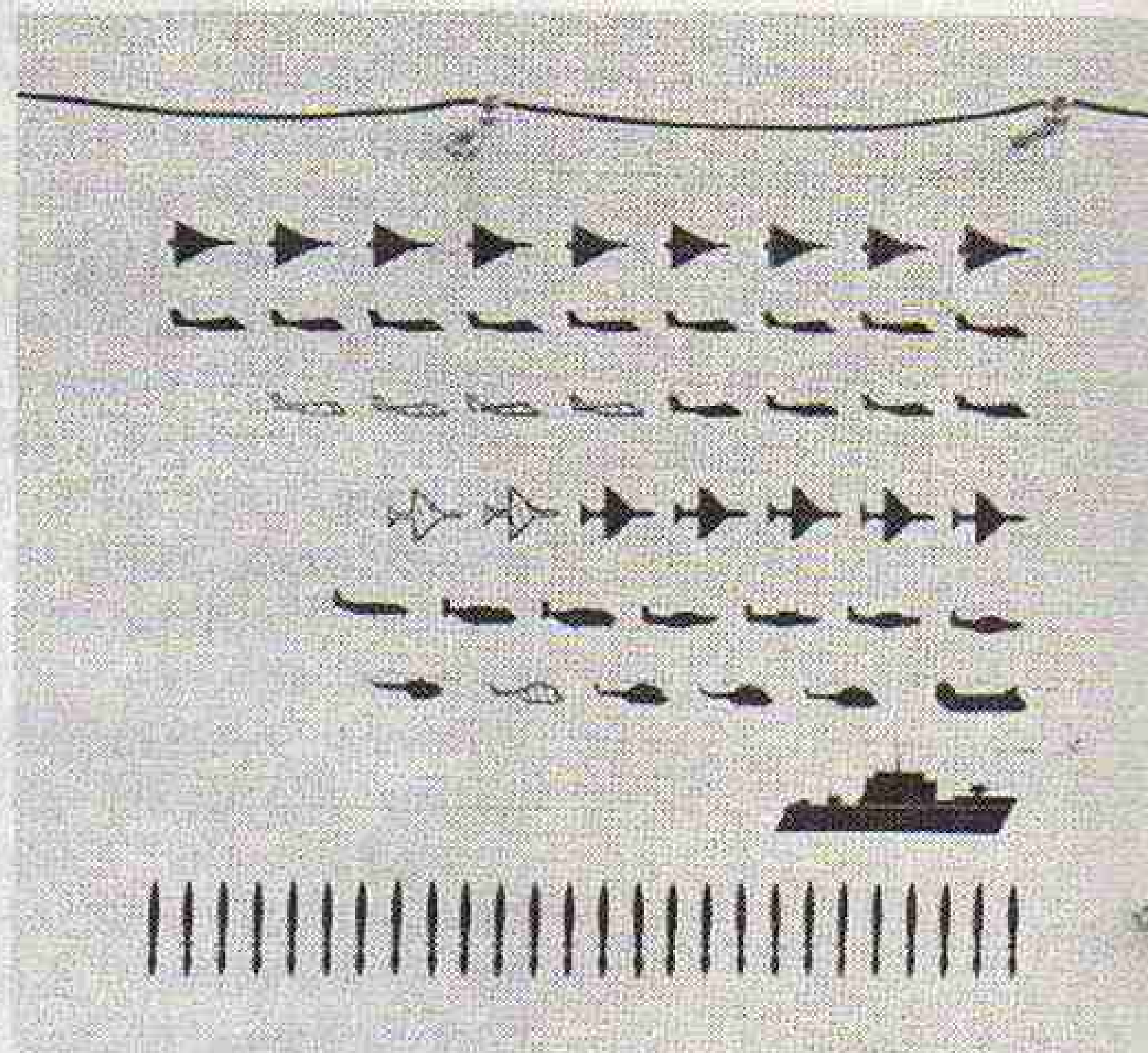
En los días siguientes, el "Invincible" y el "Hermes" se retiraron hasta el límite oriental de la Zona de Exclusión Total. Los ataques aéreos argentinos sobre las posiciones y los buques británicos habían disminuido considerablemente y muy pocas incursiones penetraban la cobertura de PAC y las defensas de misiles. Aquellas que lo hicieron causaron pocos daños. El 28 de mayo el Escuadrón reasumió la práctica de lanzar bombas sobre la pista de Puerto Argentino en su camino hacia las zonas de PAC.

El "Invincible" todavía estaba en posición en el extremo este de la ZET para el 29 de mayo. Se mantuvo una cobertura permanente de PAC sobre las Islas Malvinas durante todo el día a pesar del extenso camino hacia y desde el portaaviones. No se realizaron contactos directos con aviones argentinos, pero una PAC del 801 Sqdn que retornaba informó de lo que parecían ser Super Etendards (en realidad eran MB-339A de la 1 Escuadrilla) estacionados en el aeródromo de Puerto Argentino. Fueran Super Etendards o no, cualquier tipo de avión de ataque representaba una amenaza potencial en la etapa crucial del avance británico a través de la Isla Soledad. También confirmó que la pista, o parte de ella, todavía era utilizable. Dos Sea Harriers del 801 Sqdn fueron armados con tres bombas de 1.000 libras con detonadores de tiempo regulable para atacar el aeropuerto, pero los resultados de la incursión fueron indeterminados excepto que tres de las bombas se piensa explotaron prematuramente. Informes no confirmados posteriores al conflicto indicaron que un MB-339A resultó con averías menores en ese ataque (ver notas de la 1 Escuadrilla). A las 1847Z de ese anochecer las condiciones del mar eran adversas, con fuertes vientos. Mike Broadwater (en el ZA174) estaba carreteando para despegar cuando el "Invincible" (que operaba al este de las Malvinas) viraba a estribor para ponerse contra el viento. El rolido del portaaviones en el giro combinado con una pista de vuelo resbaladiza causaron que el avión patinara de lado y cayera al mar por la borda. Broadwater











Arriba: *El "Hermes" regresa triunfante a Portsmouth el 21/VII/82. La escena en su cubierta de vuelo es muy similar a la que se registró el 5/IV/82 cuando partió, aunque los Sea Harriers y los Sea Kings eran mucho menos coloridos. Particularmente interesantes resultan los dos FRS 1 Sea Harriers del Escuadrón 800 en primer plano, el Za177 "77" (en la plataforma de despegue) y el XZ457 "-(7)14" pues ambos llevan siluetas de "víctimas" bajo el costado izquierdo de la carlinga. Aunque las del ZA177 (arriba) representan Mirages los dos aviones derribados por el primer teniente Morgan el 8/VI/82 eran A-4B Skyhawks de la V Brigada. Las siluetas de Mirages en el XZ457 (abajo) representan a los dos Daggers de la VI Brigada derribados por el capitán de corbeta Auld el 24/V/82. Aunque no se dio cuenta en ese momento, el teniente Morrell derribó a dos A-4Q de la 3ª Escuadrilla de Caza y Ataque y no uno solo como pensaba.*

Al centro: *En la "isla" del "Hermes" se hallaban grabadas las siluetas de los aviones (y un barco) que se suponía fueron destruidos o averiados por los ataques de los Sea Harriers del portaaviones y por las fuerzas especiales infiltradas detrás de las líneas enemigas, por medio de sus helicópteros. Las dagas representan operaciones encubiertas. Cuidadosamente borradas antes de llegar a Portsmouth había las siluetas de dos ballenas "hundidas" al creer que se trataba de submarinos argentinos. (Arriba: J. Flack, las otras Peter J. Cooper)*

Abajo: *Después del conflicto los únicos aviones destacados en el aeródromo de Puerto Argentino antes de la reparación de la pista eran los Sea Harriers FRS. 1 y GR.3 armados con Sidewinders. Aquí, en estado de alerta y equipado con tanques suplementarios de 190 galones y dos Sidewinders debajo de cada ala se ve al ZA194 "-/251" del Escuadrón 809. El Escuadrón 29 (F) equipado con Phantoms FGR.2 asumió la responsabilidad de la defensa de Malvinas poco después de la llegada del primero de esos aviones a Puerto Argentino el 17/X/82.*

(Richard Gardner)

pudo eyectarse en el último momento y fue rescatado del mar por un helicóptero, con algunas heridas leves. Su avión se perdió en la posición 51° 48.3'S 54° 29.8' W.

El 30 de mayo resultó ser el día de la incursión final del Super Etendard/Exocet del conflicto, con el "Invincible" como blanco al este de las malvinas. Se recibió una alerta electrónica avanzada del ataque, pero no fue hasta las 1731Z que la "Ambuscade" pudo brindar información. Dos ecos que subían y bajaban rápidamente fueron captados por su radar al noreste del buque (los Super Etendards 0752/2-A-202 y 0755/-A-205 de la 2 Escuadrilla) y a las 1832Z la "Ambuscade" informó ver lo que sólo podía ser un lanzamiento de Exocet. El "Exeter" lanzó tres Sea Darts y la "Avenger" disparó su cañón de 4.5 pulgadas, y ambos buques reclamaron haber alcanzado al misil (sólo uno había sido lanzado). Es más probable que el Exocet haya sido desviado de su curso por contramedidas hasta que su propelente se consumió y cayó inofensivo en el mar. Una PAC de Sea Harriers del 801 Sqdn fue enviada tras los Super Etendards sin ninguna esperanza real de alcanzarlos. Cuatro Skyhawks del Grupo 4 siguieron al ataque del Exocet, con la esperanza de aprovechar la confusión del fuego de cañones, humo y misiles. Esa fue una misión desastrosa desde el punto de vista argentino. Los argentinos reclaman haber impactado en el "Invincible" pero eso era imposible ya que el portaaviones estaba fuera del alcance de los Exocets cuando el misil fue lanzado unas 40 millas al sudeste de su posición (para detalles ver notas de la 2 Escuadrilla, Grupo 4 y la Escuadrilla Exeter del 815 Sqdn).

Poco antes de la medianoche del 30 de mayo un Vulcan B.2 despegó de Wideawake para otra incursión "Black buck" armado con un par de misiles Shrike antirradar. Antes del amanecer del 31 de mayo los Sea Harriers del 801 Sqdn realizaron dos incursiones con bombas, con una hora de separación, sobre el aeródromo de Puerto Argentino. Cada avión llevaba una bomba con detonador de impacto y otra de tiempo regulable, pero su papel real era el de mantener a los radares enemigos trasmitiendo lo suficiente para que los misiles de los Vulcan se engancharan en la emisión. La trama fue exitosa, pero los resultados no tanto.

Alrededor de las 1430Z un piloto de PAC del 801 Sqdn retornó al "Invincible" después de haber visto y fotografiado lo que parecían ser tres aviones con ala en flecha de un tipo inidentificado junto al extremo oriental de la pista de Puerto Argentino. Se estimó que podría ser el MB-339A de la 1 Escuadrilla atacado el 29 de mayo, o reemplazos o aún aviones simulados. Fueran lo que fueran, los tres aviones representaban una seria amenaza potencial a las fuerzas navales y terrestres británicas en una etapa crucial de la guerra. Los detalles del avistamiento fueron trasmitidos al "Hermes", donde los pilotos de dos Harrier GR.3 del 1(F) Sqdn que estaban a punto de partir fueron informados rápidamente de su nuevo objetivo. En tanto, dos Sea Harrier del 801 Sqdn en una PAC habían sido desviados de su patrulla para efectuar una pasada de reconocimiento a gran altura sobre el aeropuerto para confirmar la detección previa. Recibida la confirmación, los dos Harrier GR.3, acompañados por un par de Sea Harriers del 800 Sqdn para supresión de defensa, despegaron a las 1452Z para un ataque con cohetes contra los tres aviones enemigos que, como lo confirmaron fotos de reconocimiento posteriores, eran en realidad MB-339A.

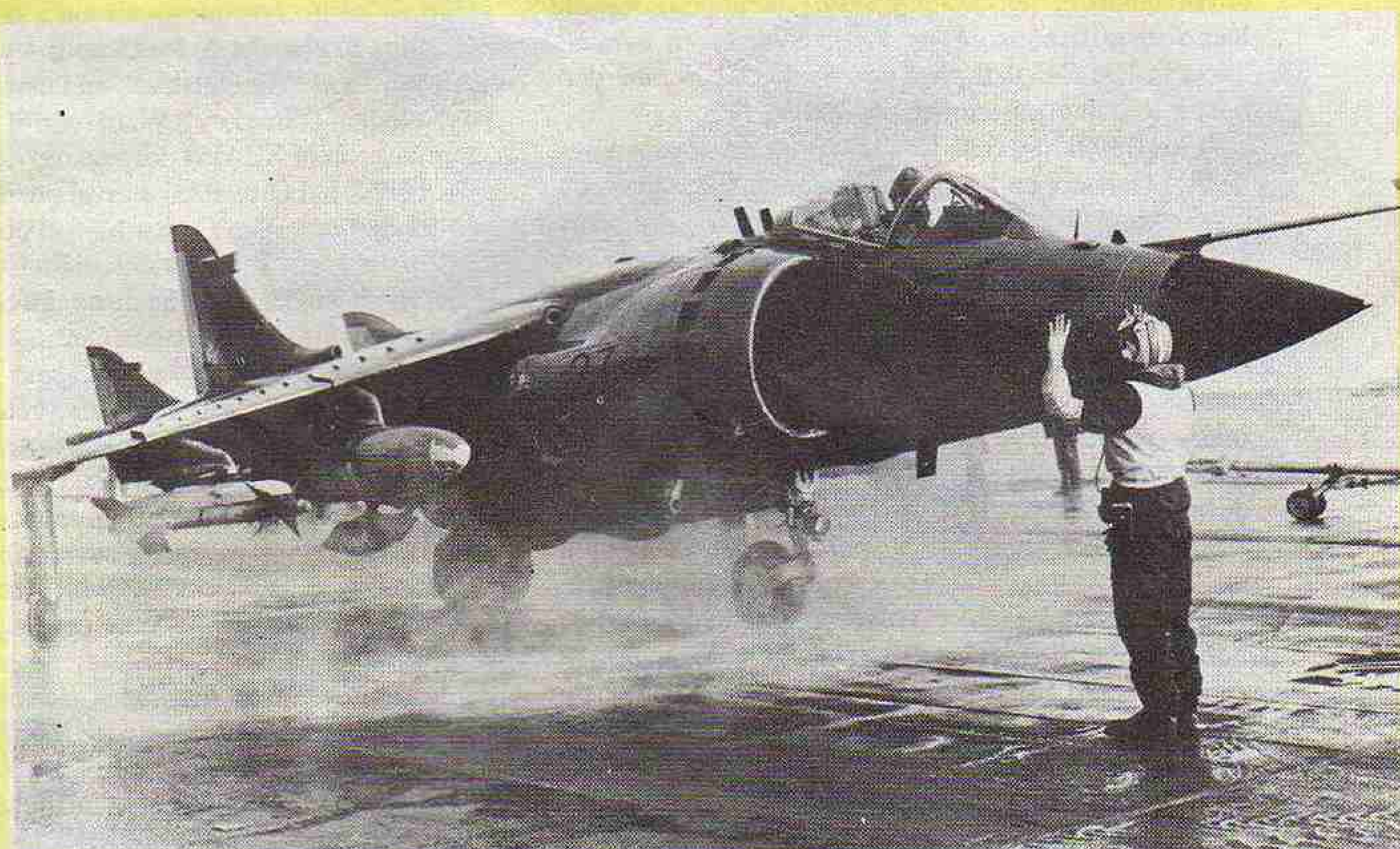
A las 1340Z del 1 de junio "Sharkey" Ward (en el XZ451) y Steve Thomas recién habían completado una PAC a baja altitud cerca de Puerto Howard bajo el control de la "Minerva" en la Bahía San Carlos. Mientras trepaban hacia el sudeste para volver al "Invincible" unas 200 millas al este de las Malvinas, el controlador del radar de la "Minerva" les advirtió de un posible avión argentino con rumbo oeste-noroeste 20 millas al norte de la fragata. Sólo se habían detectado tres ecos de radar muy breves, pero lo suficiente como para establecer la posición actual del avión y la dirección aproximada de vuelo. A pesar de la escasez de combustible, tanto Ward como Thomas inmediatamente giraron hacia la izquierda y tomaron un rumbo noroeste para intentar interceptar al contacto. Cuando salía del giro, el radar de Ward captó un blanco a 30 millas al nor-noroeste de su Sea Harrier. Ward y Thomas aceleraron hacia el eco del radar hasta reducir la distancia a ocho millas. Ward había pedido al controlador de cazas de la "Minerva" que hiciera arreglos para que los dos Sea Harriers se dirigieran al "Fearless" y el "Intrepid" en San Carlos en caso de que el combustible llegara a un nivel crítico. Con el objetivo todavía en el radar, Ward descendió a través de una capa de nubes bajas, dejando a Thomas a 3.000 pies para cobertura superior. Cuando salía de las nubes, vio al blanco a seis millas y a unos 60 metros sobre las olas, y lo identificó como un C-130E (el TC-63 del Grupo 1). Le dijo a Thomas que se le uniera y así incrementar el poder de fuego contra el avión argentino. Con el pensamiento puesto en su reserva de combustible en disminución, Ward disparó el primer AIM-9L a su alcance extremo, sólo para verlo caer antes de alcanzar al C-130E. Se acercó un poco más y lanzó el segundo misil que impactó en el avión de transporte entre los motores del ala de estribor, que se incendió. Ward continuó el ataque de los misiles con fuego de cañón sobre la zona de la cola para destuir las superficies de control. Tuvo éxito y el Hércules en llamas bajó su ala de estribor y, a las 1346Z, se estrelló de nariz en el Atlántico Sur unas 50 millas al norte de la Isla Borbón, con la pérdida de sus siete tripulantes. Ward y Thomas calcularon que entonces tenían el combustible justo para un vuelo a gran altitud de retorno al "Invincible". Los aviones aterrizaron sin problemas en el portaaviones aunque prácticamente sin combustible. Ambos pilotos se sintieron exaltados por haber logrado el primer derribo de uno de los evasivos C-130.

Más tarde ese día (alrededor de las 1740Z), el 801 Sqdn perdió un Sea Harrier por efecto de un misil SAM argentino. El AWI (Air Warfare Instructor, instructor de guerra aérea) del Escuadrón, Ian Mortimer (en el XZ456), había despegado del "Invincible" para un reconocimiento armado al sur de Puerto Argentino. Se encontraba a una altitud de 10.000 pies y a siete millas a sur del aeropuerto mirando hacia lo que pensaba era un avión que estaba moviendo en el aeródromo cuando vio el resplandor de un misil superficie-aire (un Roland) cuando era disparado y la columna de humo que

dejaba mientras subía inexorablemente hacia él. Mortimer pensó que podría superar fácilmente al Roland, ya fuera trepando más alto o alejándose a mayor velocidad pero, unos pocos segundos después de haber desaparecido de su vista debajo de él, la parte trasera del fuselaje del Sea Harrier explotó cuando el misil hizo impacto. Afortunadamente, se eyectó antes de que el avión se desintegrara a su alrededor y las piezas cayeran al océano. Después de lo que le pareció una eternidad (en realidad unos 10 minutos) cayó al mar alrededor de las 1750Z unas cinco millas al sur de Puerto Argentino y se trepó a su balsa. Realizó dos breves trasmisiones orales con su SARBE (Search And Rescue Beacon Equipment, Equipo de Baliza de Búsqueda y Rescate, un sistema que emite una señal radial para los equipos de rescate y que, en algunos modelos más modernos, permite además trasmisiones orales) con la esperanza de que fueran escuchadas por los británicos y no por los argentinos. Sus emisiones fueron recibidas por una PAC de Sea Harriers y un Sea King HAS.5 del 820 Sqdn a bordo del "Invincible" comenzó a rastrearlas. Sin embargo, después de la segunda trasmisión breve no se escuchó más nada, lo que no resultaba sorprendente ya que había desconectado el SARBE (presumiblemente para ahorrar batería).

En su trasmisión inicial Mortimer había informado su posición aproximada. Poco después de eso vió a un avión bimotor argentino (posiblemente un Pucará) y a un Chinook (más precisamente, una máquina del Grupo 7) explorando un área a unas cinco millas al este de donde estaba él, donde habían caído los restos de su Sea Harrier. Ambas aeronaves pusieron entonces rumbo al este y hacia él y fue en ese momento que hizo su segunda trasmsión dando la posición del avión argentino en caso de que una PAC de Sea Harrier estuviera lo suficientemente cerca para atacarlo. El avión y el helicóptero pasaron sobre él, aparentemente sin ver la balsa, antes de volver a Puerto Argentino. Todo lo que Mortimer pudo hacer fue esperar con la esperanza de que sería rescatado por los británicos. La espera probó ser muy larga.

En respuesta a informes de inteligencia que sugerían que Sea Kings argentinos equipados con Exocets (posiblemente suministrados por Perú) podían estar operando desde el campo aéreo de la Isla Borbón, los Escuadronres 800 y 801 recibieron la tarea de efectuar reconocimientos armados y misiones de ataque para localizar y, de ser posible, destruir cualquiera de esos helicópeteros. Un par de Sea Harriers del 800 Sqdn despegaron del "Hermes" a las 1816Z en una salida de reconocimiento, seguidos a las 1846Z por Dave Braithwaite (XZ491) y Alisdair Craig (XZ495), quienes salieron del "Invincible" para atacar cualquier objetivo que fuera descubierto por los dos aviones del "Hermes". El campo aéreo estaba muy dañado pero ninguna de las dos parejas de Sea Harriers, así como tampoco otros dos aviones del 800 Sqdn que despegaron del "Hermes" a las 1936Z, hallaron helicóptero alguno. Braithwaite y Craig volvieron al "Invincible" a las 2001Z. La información de inteligencia había resultado correcta en cuanto a la presencia de Sea Kings en la Isla Borbón pero estaba equivocada en relación con su propósito. Dos Sea Kings de la 2 Escuadrilla de Helicópteros (0677/2-H-233 y 0678/2-H-234) habían aterrizado en el aeródromo a las 2036Z del 31 de mayo pero su objetivo no era buscar y destruir buques británicos con misiles Exocet.



Recién posado en la cubierta mojada del "Hermes" al cabo de una PAC sobre las Malvinas (en fecha no conocida), un Sea Harrier del Escuadrón Aeronaval 800 crea con sus turbinas una fina capa de niebla, mientras su piloto se prepara a desplazar la máquina marcha atrás para dejar libre el sector de aterrizaje. Se trata del XZ496 '-/(1)27', aparato que regresó al Reino Unido el 21.7.82 solo, para volver a poner proa al sur de nuevo doce días más tarde, a bordo del "Illustrious" como el '-/257' del Escuadrón Aeronaval 809. (Ministerio de Defensa Británico).

Su misión era evacuar al continente a diez hombres del CANA que habían quedado aislados (pero a salvo) en la Isla Borbón. Mientras permanecían en tierra, los Sea Kings mantuvieron sus motores en funcionamiento y alrededor de las 2115Z de esa noche partieron hacia Río Grande con sus pasajeros (ver notas de la 2 Escuadrilla de Helicópteros para más detalles).

A las 0230Z del 2 de junio, después de casi nueve horas en su balsa, Ian Mortimer fue encontrado por un Sea King HAS.2 (el XZ574) del 820 Sqdn. Después de muchas horas de búsqueda infructuosa el Lt Cdr K. Dudley y su tripulación habían visto la luz estroboscópica de emergencia de Mortimer y se habían dirigido a ella. Casi congelado y exhausto, Mortimer fue recogido con el guinche a bordo del helicóptero y voló de vuelta las 120 millas que los separaban del portaaviones. En una semana se había recuperado de lo sufrido y estaba volando nuevamente. Las condiciones del tiempo el 2 y 3 de junio se caracterizaron por nubes bajas y visibilidad pobre, que impidieron volar a los aviones de ala fija ya fuera desde los portaaviones o de la recién instalada FOB (Forward Operating Base, Base Operativa Adelantada) a menos de media milla al noroeste del establecimiento de Puerto San Carlos.

El mal tiempo continuó hasta el 4 de junio, y al caer el sol ese día (alrededor de las 2030Z) el "Invincible" navegó bajo la cobertura de la oscuridad hasta una posición al sur del Estrecho San Carlos. El plan era que desde ese lugar los Sea Harriers del 801 Sqdn podrían ser enviados a patrullas bien al este de las Malvinas en la esperanza de detectar o interceptar a los Canberras del Grupo 2 o a unos de los elusivos C-130 del Grupo 1 que volaban hacia y desde Puerto Argentino. Justo cuando el "Invincible" partía, el "Bristol" detectó dos ecos de radar, pero no resultaba prudente enviar Sea Harriers debido a la espesa niebla que estaba envolviendo al portaaviones. Los incursores fueron luego identificados como dos Canberras en camino hacia la Isla Soledad para una misión de bombardeo nocturno sobre posiciones británicas.

A las 0300Z del 5 de junio, el primero de dos pares de Sea Harriers en PAC despegaron pero no hicieron contacto con aviones enemigos. Sin embargo, los Sea Harriers deben haberse hecho visibles en las pantallas de los radares argentinos y tuvieron un efecto disuasivo sobre cualquier incursión enemiga o vuelos de reabastecimiento planeados para esa noche. Luego de estas salidas, el "Invincible" puso rumbo de vuelta al perímetro oriental de la ZET. Las condiciones del tiempo todavía eran malas a las 0840Z cuando Charlie Cantan despegó del "Invincible" en su Sea Harrier para investigar un blanco potencial que había sido detectado por el "Exeter" en las afueras de Puerto Argentino. Cantan no encontró nada y volvió al portaaviones para hallarlo totalmente cubierto por la niebla. En su primer Acercamiento Controlado de Portaaviones, se lanzaron luces de bengala a popa del buque, pero no vió nada y dió una vuelta para otro (y final) intento ya que su avión estaba extremadamente falto de combustible. Puso a su Sea Harrier en vuelo suspendido a unos 65 metros sobre el mar y se movió cautelosamente hacia adelante hasta que vió un haz de luz vertical proveniente de un reflector del portaaviones. Manteniéndolo a la vista, Cantan descendió a través de los remolinos de niebla y aterrizó. Nadie a bordo había visto a su Sea Harrier hasta que estuvo sobre la cubiera. Una revisación posterior del nivel de combustible mostró apenas 150 libras (menos de dos minutos de vuelo) remanentes en sus tanques. La niebla se abrió lo suficiente a las 1100Z para que se reanudaran las PAC. Pero la niebla volvió poco después y nuevamente se interrumpieron las patrullas y no se despejó hasta las 1730Z.

El 6 de junio resultó otro día de nubes bajas y poca visibilidad. La FOB en San Carlos otra vez estaba disponible pero el tiempo impidió operaciones de aeronaves de ala fija, ya fuera desde buques o desde tierra. Pero más irritante resultó el hecho que, por la noche, los Canberras del Grupo 2 otra vez habían bombardeado posiciones británicas sin ser interceptados. Como resultado de ésto, los planificadores a bordo del "Invincible" proyectaron la Operación "Canbelow". La idea era que cada anochecer el "Invincible" y el "Brilliant" se acercarían a unas 100 millas de la costa de la Isla Soledad y opearían con aviones en PAC y en alerta. Al menos, la misma presencia de los Sea Harriers tendría un efecto disuasivo. En la primera noche no se acercó incursor alguno.

Los buques se acercaron otra vez a las 1930Z del 7 de junio para otro intento. A las 2300Z el "Cardiff" estableció un contacto radar que se dirigía al este hacia las Islas Malvinas, así se envió una PAC del 801 Sqdn para interceptarlo. Poco después el blanco giró al oeste, sin dudas advertido por el radar argentino. Los Sea Harriers lo persiguieron y comenzaron a acercarse al avión, pero se vieron forzados a volver por escasez de combustible.

El 8 de junio resultó otro día bueno, pero una vez más los Sea Harriers del 801 Sqdn no pudieron establecer un contacto cercano con aviones argentinos. Sin embargo, el Escuadrón estuvo involucrado hasta cierto punto en los hechos que siguieron a los ataques de ese día de los Skyhawks de los Grupos 4 y 5 sobre el "Sir Tristram" y el "Sir Galahad" en Puerto Pleasant, en la Isla Soledad. "Sharkey" Ward (con el ZA190) y Steve Thomas (con el XZ458) despegaron del "Invincible" a las 1905Z para una PAC a nivel medio en el extremo sur del Estrecho San Carlos bajo el control del "Cardiff". Alrededor de las 1945Z, el Flt Lt (Primer teniente) Morgan y el Lt (teniente de navío) Smith en sus Sea Harriers del 800 Sqdn estaban atacando con éxito a tres de cuatro A-4B Skyhawks del Grupo 5 sobre el Seno Choiseul. Ward y Thomas fueron vectoreados al norte desde su área de patrulla y, mientras se aproximaban al Seno, vieron a tres Skyhawks frente a ellos (pero bastante más abajo) explotar en rápida sucesión. Vieron al cuarto avión escapar y comenzaron a perseguirlo. Mientras lo hacían, el "Cardiff" les advirtió sobre lo que parecía ser un par de aviones a gran altitud que se aproximaban desde el oeste. Se pensó que estos contactos de radar eran Mirages, que presumiblemente proveían cobertura superior a los Skyhawks del Grupo 5. Ward y Thomas abandonaron la persecución de los Skyhawks y en cambio fueron dirigidos por el controlador de radar del "Cardiff" hacia los Mirages que se acercaban. No pasó mucho tiempo antes de que Ward y Thomas vieran las estelas de condensación de los aviones argentinos a unas 30 millas y 15.000 pies por encima de ellos (los dos Sea Harriers estaban volando a

SEA HARRIER FRS.1 XZ451 '-/006' ESCUADRON AERONAVAL 801

Piloteado por el Lt. Curtis el 1° de mayo de 1982 cuando derribó al Canberra B-62 B-110 del G2B. Piloteado por el Lt. Cdr. Ward el 21 de mayo de 1982 cuando derribó al IA-58 Pucará A-511 del G3A y también cuando el 1° de junio de 1982 derribó al Hércules C-130E TC-63 del Grupo 1 de Transporte Aéreo - Escuadrón 1.



Gris Marino
Extra oscuro

Escarapelas Rojo/Azul
Números de serie en Negro

20.000 pies). Los dos pilotos del 801 Sqdn visualizaron una repetición del 1 de mayo cuando ambas partes intentaban tentar a la otra a su mejor altura de combate. Sin embargo, cuando los Sea Harriers se acercaron a 10 millas, los Mirages giraron para volver al continente. Los Sea Harriers aterrizaron en el ''Invincible'' a las 2036Z, con sus pilotos algo frustrados pero también satisfechos porque sus pares del 800 Sqdn habían al menos vengado en parte los ataques sobre los dos buques de desembarco.

Después del anochecer, el Lt Cdr Gedge salió del portaaviones en un Sea King HAS.2 del 820 Sqdn hacia el ''Sir Bedivere'', para después navegar hasta San Carlos. Ahí se unió a un equipo a bordo del ''Fearless'' encargado de la organización y distribución de tareas de las misiones de los Harrier GR.3. Quedó a bordo del buque de asalto hasta después de la rendición argentina el 14 de junio y entonces se ocupó

El despliegue de un Harrier, del trampolín del Invincible

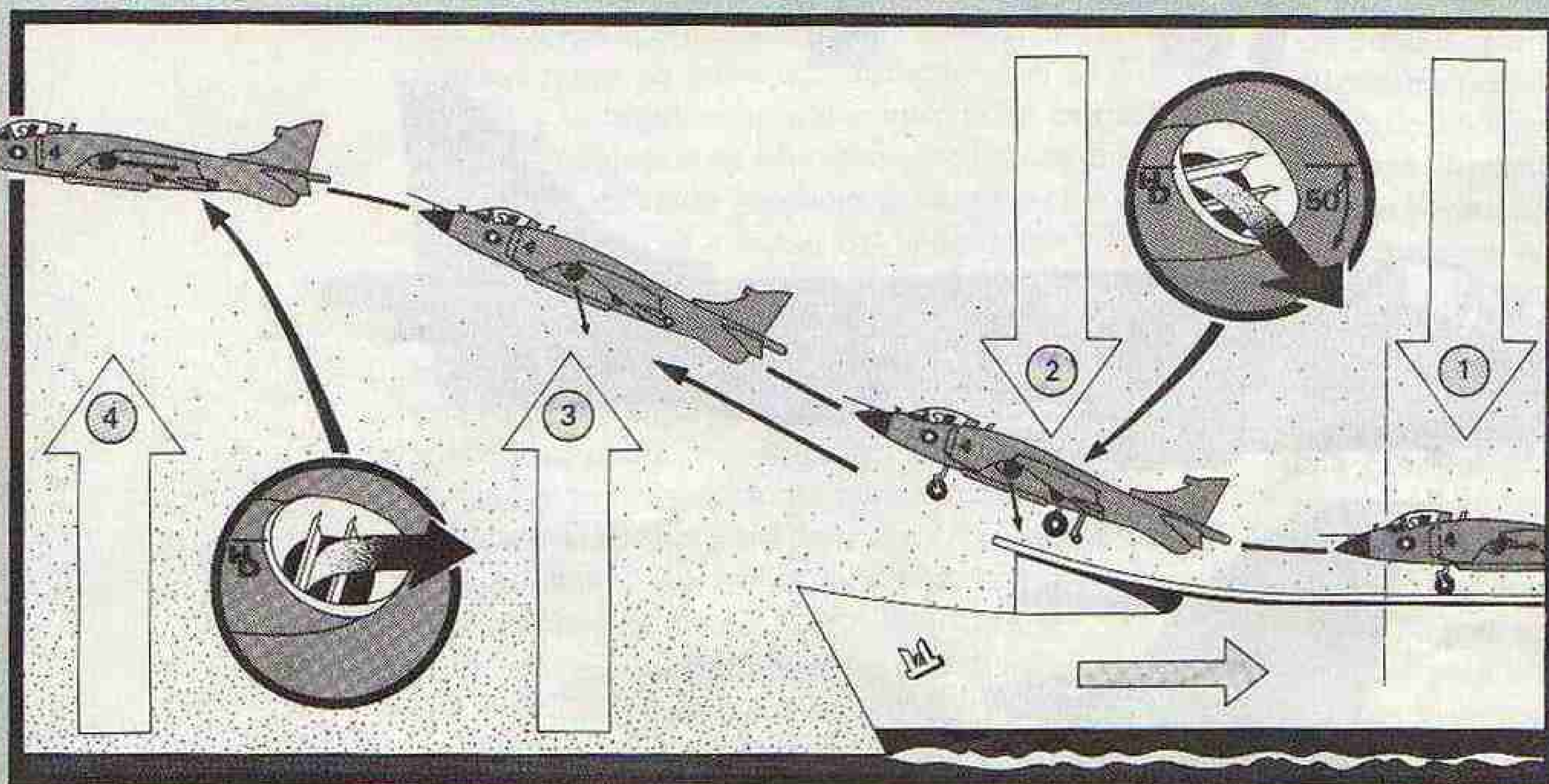
1 – El Harrier efectúa una breve carrera de despegue, con el empuje del reactor dirigido hacia atrás.

En el pie de la rampa, su velocidad es de 60 Kt por segundo. Para ascender la rampa el piloto orienta el empuje hacia abajo con un ángulo aproximado de 50º, que conlleva un aumento de la sustentación y una disminución de la aceleración horizontal.

2 – Mientras el Harrier deja la pista, su velocidad es del orden de 80 Kt y la componente horizontal le da una aceleración de alrededor de 4 Kt por segundo, la componente vertical del empuje le mantiene en vuelo aunque la velocidad aerodinámica es todavía insuficiente para permitirle el vuelo convencional.

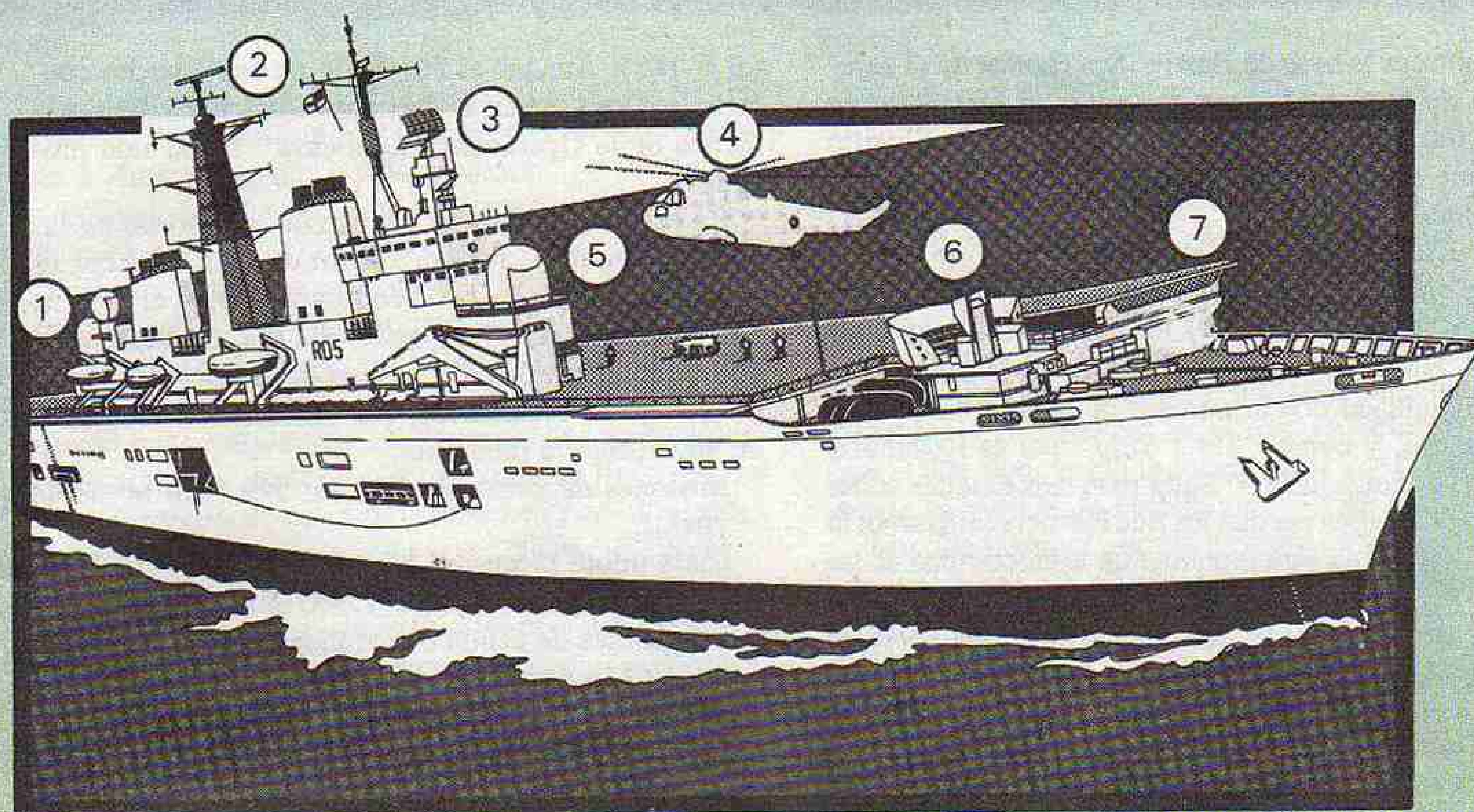
3 – Unicamente cuando su velocidad alcanza los 110 Kt comienza a volar realmente y el empuje del reactor puede ser enteramente consagrado a la aceleración horizontal.

4 – Su velocidad alcanza los 140 Kt, 15 segundos después de haber dejado la rampa.



Elementos esenciales del portaviones

1 – *Grúa de a bordo.*
2 – *Alojamiento de los marineros.*
3 – *Zona hangar/talleres.*
4 – *Plataforma ascensora delantera.*
5 – *Centro de control de vuelos.*
6 – *Botes salvavidas.*
7 – *Zona de carga/descarga.*
8 – *Tomas de aire laterales de la sala de máquinas delantera.*
9 – *Bodega de lanzamiento de embarcaciones.*
10 – *Sala de máquinas posterior.*
11 – *Plataforma ascensora trasera.*
12 – *Galería.*
13 – *Alojamiento de oficiales.*



Armamento principal y medios de detección de a bordo

1 – *Radar Tipo 909 (Bandas G/H) detrás del control de tiro de los Sea Dart.*
2 – *Radar de navegación Tipo 1006 (Banda X).*
3 – *Radar de vigilancia Tipo 922 R.*
4 – *Helicóptero Sea King.*
5 – *Radar Tipo 909 delantero.*
6 – *Lanzamisiles Sea Dart, gemelos.*
7 – *Rampa de despegue. Tipo trampolín de ski.*

de establecer la base de Harrier/Sea Harrier en el aeropuerto de la capital antes de volver al 809 Sqdn en Yeovilton. Más tarde esa noche el "Invincible" partió para una nueva patrulla, sin éxito, de la Operación "Canbelow".

El buen tiempo volvió a prevalecer el 9 de junio y fue ese día que los aviones del 801 Sqdn operaron por primera vez desde la FOB en San Carlos (conocida como "HMS Sheathbill" en la Royal Navy, que la había bautizado con el nombre de un ave antártica y malvinense, y como "Sid's Strip" por la Royal Air Force [ver notas del 800 Sqdn para más detalles sobre la FOB]). La idea era que los Sea Harriers utilizarían la Base Adelantada para incrementar la efectividad de las PAC y volverían al portaaviones por la noche o cuando fueran requeridos. Las existencias de combustible en la FOB significaban que, en promedio, los pilotos de los Sea Harriers podrían incrementar la extensión de sus patrullas casi al triple. Un posible ataque argentino a las 1900Z provocó que una PAC del 801 Sqdn fuera enviada desde el portaaviones, pero los aviones se volvieron cuando los Sea Harriers se acercaron.

El 10 de junio fue otro día bueno, pero con escasa actividad aérea que involucrara al 801 Sqdn. El 11 de junio se desarrolló una nueva táctica que utilizaba dos pares de Sea Harriers en un esfuerzo por intentar interceptar a las continuas entradas de C-130 a Puerto Argentino. Los cuatro aviones se desplegarían en sus posiciones normales de PAC, donde una pareja descendería rápidamente a bajo nivel y se dirigiría a la Bahía Charlotte Queen en la costa oeste de la Gran Malvina. La PAC de medio nivel retornaría entonces al "Invincible" para reabastecerse normalmente, mientras que la pareja a baja altura permanecería en el área de la Bahía Charlotte Queen en espera de que apareciera un C-130. Cuando lo necesitaran, los dos se dirigirían a la FOB para recargar combustible. Se esperaba que el retorno de los Sea Harriers a medio nivel sería captado por los radares argentinos. Así un Hércules podría verse tentado a despegar o entrar en el aeródromo de Puerto Argentino. El plan era razonable, basado en el conocimiento de los movimientos previos de los C-130, pero ninguno apareció cuando se intentó el 11 de junio. Los dos Sea Harriers en bajo nivel fueron a la base en San Carlos para reabastecerse. Mientras estaban ahí sufrieron cortes en los neumáticos por las planchas metálicas pero más tarde pudieron retornar al "Invincible". Un C-130 del Grupo 1 pudo aterrizar en el aeropuerto sin ser molestado esa noche a las 2115Z. El 12 y 13 de junio fueron días muy calmos para el 801 Sqdn. Algunas PAC fueron enviadas en respuesta a potenciales incursiones aéreas que retornaron a la llegada de los Sea Harriers.

El contacto final del Escuadrón con el enemigo tuvo lugar a las 0130Z del 14 de junio cuando se detectó una incursión que se aproximaba a la zona del Monte Kent desde el sudoeste. Una PAC del 801 Sqdn fue enviada pero los atacantes se volvieron cuando los dos Sea Harriers se acercaron. Sin embargo, retornaron a las 0155Z y entraron en el alcance de los misiles Sea Dart del "Cardiff" y "Exeter". Los aviones eran dos Canberras del Grupo 2 con una escolta de un par de Mirages del Grupo 8. Casi con seguridad fue un Sea Dart del "Exeter" el que derribó a uno de los dos Canberras (el B-108). Aunque el 801 Sqdn no había hecho contacto con los Canberra, quedaron satisfechos porque la táctica de la Operación "Canbelow" había sido probada.

La rendición de todas las fuerzas argentinas en las Malvinas se hizo efectiva a partir de las 2359Z del 14 de junio, aunque las PAC continuaron para el caso de una reacción argentina posterior a la capitulación. El 15 de junio a bordo del portaaviones se dieron a publicidad algunas estadísticas, que cubrían el período del 2 de abril hasta la rendición:

Misiones de combate voladas; 599 (786 horas de vuelo).
Cada piloto promedió 57 salidas.
Bombas lanzadas: 56 de 1.000 libras.
Proyectiles de cañón disparados: 3.061 de 30 mm.
AIM-9L Sidewinders lanzados: 12.

Los hechos se calmaron en los días siguientes. El ministerio de Defensa (Naval) decidió que el "Hermes" sería el primer portaaviones en retornar al Reino Unido, mientras que el "Invincible" quedaría hasta que pudiera ser reemplazado por el "Illustrious". Sin embargo, antes de que ésto se cumpliera, el "Invincible" se retiró de la Zona de Exclusión Total para un período de descanso de la tripulación y para mantenimiento esencial del buque y los aviones.

A las 2224Z del 18 de junio el "Invincible" puso rumbo al norte acompañado por la "Andromeda". A las 2000Z del 19 de junio se ordenó abandonar las estaciones de vuelo después de 75 largos y duros días en el mar. El 20 de junio uno de los pilotos del 801 Sqdn, Lt Dave Austin, abandonó el portaaviones para volver a Yeovilton y reincorporarse al 809 Sqdn que se estaba preparando para su despliegue en el "Illustrious".

Un "Invincible" aceptablemente "refrescado" volvió a la ZET el 1 de julio para relevar al "Hermes". El 2 de julio dos Sea Harriers del 800 Sqdn (XZ455 y XZ494) fueron volados del "Hermes" al "Invincible" para llevar la dotación del 801 Sqdn a diez aviones. Este número fue considerado suficiente para brindar una cobertura de defensa aérea limitada con base en el portaaviones y en tierra sobre las ZET y las Islas Malvinas. Los dos pilotos del 800 Sqdn se unieron al 801 Sqdn temporariamente. Ambos Sea Harriers fueron repintados y recodificados dentro de la secuencia del 801 Sqdn como sigue:

XZ455 '-/000'	(reemplazó al ZA174)
XZ494 '-/008'	(reemplazó al XZ456)

El "Hermes" finalmente abandonó el área de operación de los portaaviones con rumbo al Reino Unido el 4 de julio, con el "Brilliant" como escolta y dejó al "Invincible" a cargo. Una "cesación de hostilidades de facto" fue anunciada por la Oficina Exterior y del Commonwealth el 12 de julio y diez días después se estableció una zona de protección con un radio de 150 millas (con centro en el Estrecho San Carlos) alrededor de las Islas. Se la conoció como FIPZ (según sus siglas inglesas) y reemplazó a la ZET. El Escuadrón y la tripulación recibieron un estímulo agradable el 14 de

julio cuando el gobierno británico anunció que el "Invincible" quedaría en la Royal Navy y no sería vendido a Australia como estaba planeado.

Niguel Ward había sido ascendido a Commander (Capitán de fragata) el 30 de junio y retornó al Reino Unido en julio. Su sucesor, el Lt Cdr (capitán de corbeta) A.R.W. Ogilvy, asumió el comando con efecto desde el 29 de julio. Había servido en el 800 Sqdn en el "Hermes" durante el conflicto hasta que quedó temporariamente en tierra debido a una infección en el oído. Volvió al Reino Unido el 30 de mayo y cumplió algunos vuelos de refresco en Yeovilton antes de retornar al sur para relevar a "Sharkey" Ward.

El 801 Sqdn rotó sus aviones, pilotos y personal de mantenimiento cada cuatro días entre el portaaviones, el RAF Stanley (como se llamó entonces al aeropuerto de la capital) y, si se requería, en la FOB de San Carlos. Esto minimizó la monotonía de las operaciones en la zona de protección y permitió que la máxima cantidad de personal posible pasara algún tiempo en tierra.

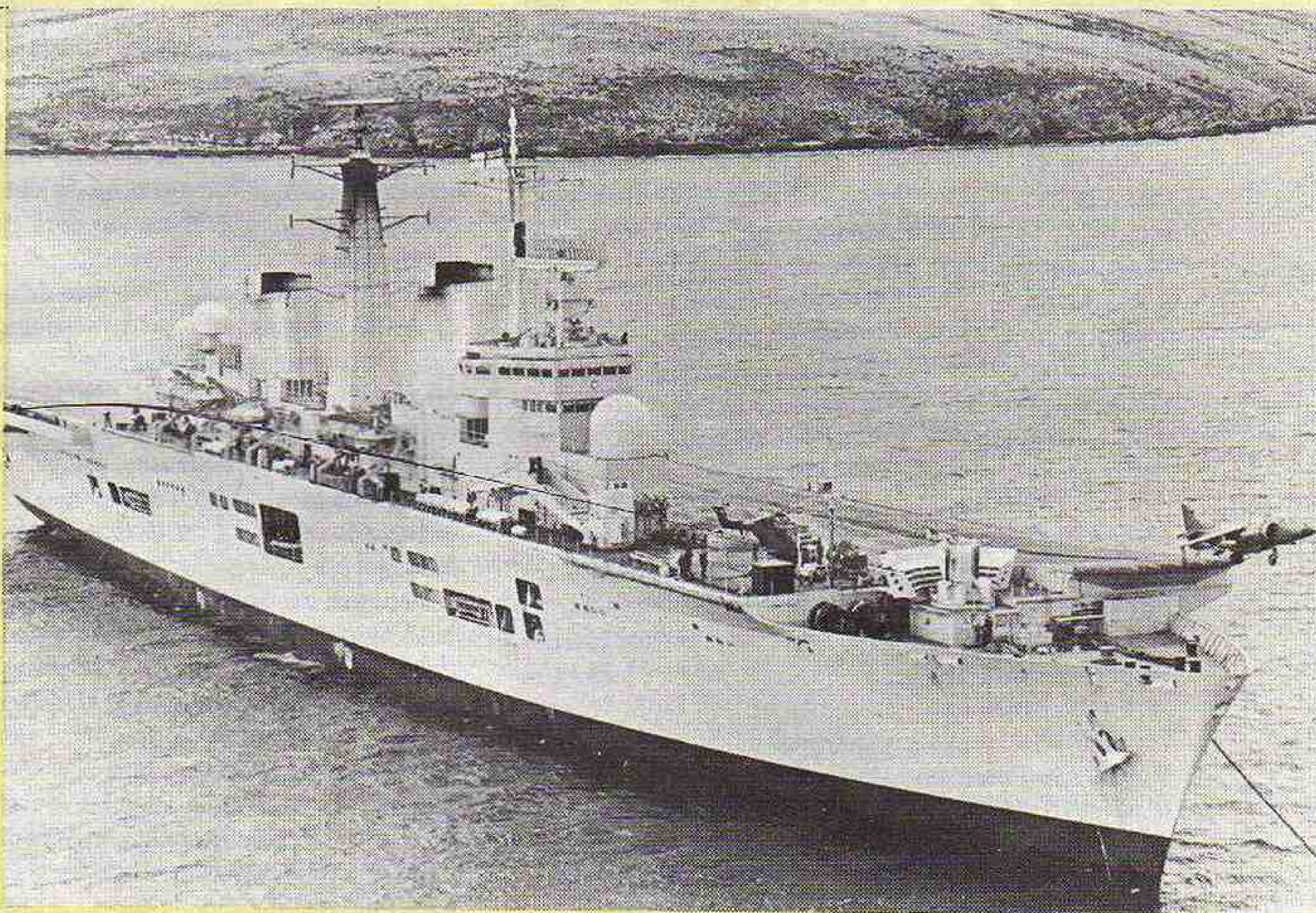
El "Illustrious" arribó al Atlántico Sur hacia fines de agosto. El 26 de agosto, después de haber completado un ejercico de defensa aérea que involucró a los dos portaaviones, Tony Ogilvy y Robin Kent volaron a los XZ458 y XZ491 al "Illustrious" para incrementar la dotación del 809 Sqdn a diez aviones. Dave Braithwaite, Mike Watson y el Lt (teniente de navío) Andy George (ascendido a mediados de junio) también fueron temporariamente transferidos al 809 Sqdn pero más tarde se unieron al "Invincible" en su camino a casa en la Isla Ascensión. El 27 de agosto el "Illustrious" entró a la zona de operación de portaaviones y relevó formalmente al "Invincible" al día siguiente. Este último portaaviones partió más tarde ese día con rumbo a la Isla Ascensión y a Portsmouth, a donde arribó el 17 de setiembre en medio de un espectacular recibimiento. El "Invincible" había navegado cerca de 53.000 millas, realizó 58 reabastecimientos en navegación y permaneció en el mar 167 días, mientras que el 801 Sqdn había registrado casi 2.000 despegues desde su partida de Portsmouth el 5 de abril.

Los Sea Harriers a bordo llevados en vuelo a Yeovilton más tarde ese mismo día, eran los siguientes:

XZ455 '-/000'	ZA175 '-/004'	XZ494 '-/008'
XZ495 '-/001'	XZ498 '-/005'	ZA190 '-/009'
XZ495 '-/003'	XZ451 '-/006'	

Visto aquí con el esquema de color gris medio, con el paisaje de las Malvinas como fondo, vuela el Sea Harrier FRS.1 XZ458 '-/007' del Escuadrón 801. El 26-6-82 fue transferido del "Invincible" al "Illustrious" donde se incorporó al Escuadrón 809 con el código '-/259'
(Royal Navy)





Hacía dos meses que la guerra había cesado cuando el "Invincible" ancló en aguas de San Carlos, el 18-8-82, según se dijo con la finalidad de que su tripulación conociera el escenario de tantos combates en las islas Malvinas. Pocos portaaviones tienen la capacidad de poner en vuelo aeronaves de ala fija mientras están anclados, pero con los Sea Harriers a bordo todo es posible. Si se observa bien esta foto también se advertirá en cubierta al Lynx HAS. 2 XZ725 del 815 Sqdn. que cumplía en el "Invincible" tareas de vigilancia electrónica.
(Royal Navy)

Pilotos del 801 Sqdn a bordo del "Invincible" durante la Operación "Corporate" y sus condecoraciones: Lt Cdr (capitán de corbeta) N.D. Ward AFC (Air Force Cross, Cruz de la Fuerza Aérea) RN (Royal Navy) DSC (Distinguished Service Cross, Cruz de Servicios Distinguidos); Lt Cdr D. Hamilton RN; Lt (teniente de navío) C.H. Cantan RN; Lt W.A. Curtis RN MID (Mention In Despatches, Mencionado en Despachos) (Muerto en acción); Lt B.D. Haigh RN; Lt S.R. Thomas RN DSC; Flt Lt (Primer teniente) I. Mortimer RAF (Royal Air Force) MID.

Pilotos del 809 Sqdn integrados al 801 Sqdn en el "Invincible" durante la Operación "Corporate": Lt Cdr T.J.H. Gedge RN; Lt Cdr D.D. Braithwaite RN; Lt Cdr A. Craig RN; Lt D. Austin RN.

Pilotos del 899 Sqdn integrados al 801 Sqdn en el "Invincible" durante la Operación "Corporate" y sus condecoraciones: Lt Cdr G.J.M.W Broadwater RN; Lt Cdr J.E.Eyton-Jones RN (Muerto en acción); Lt Cdr R.S.G. Kent RN MID; Lt M.W. Watson RN; Flt Lt P.C. Barton RAF.

ESCUADRON AERONAVAL 809

En la tarde del 7 de abril un comunicado del Comando Aéreo Naval y el Ministerio de Defensa anunció la formación del 809 Sqdn y el nombramiento del Lt Cdr (capitán de corbeta) T.J.H. Gedge como su comandante. Gedge, anterior jefe del 800 Sqdn y por lo tanto un experimentado piloto de Sea Harrier, había llegado a Yeovilton el día anterior para poner en marcha todo lo necesario como paso previo a su asunción formal el 8 de abril. El papel principal de la unidad era aumentar y, en caso de que surgiera la necesidad, proveer los reemplazos de los aviones y pilotos de los Escuadrones 800 y 801 en el "Hermes" y el "Invincible". Además, como el 899 Sqdn ya no estaba disponible en Yeovilton, el 809 Sqdn recibió la responsabilidad de retomar el entrenamiento de pilotos.

Como era de esperar, los problemas más inmediatos eran proveer al recién formado Escuadrón con tripulaciones experimentadas y aviones listos para tomar servicio. El grupo de ocho pilotos fue conseguido mediante intercambios y extrayéndolos de puestos en Estado Mayor así como de la Royal Air Force (Fuerza Aérea). El comandante (que venía de un puesto de Estado Mayor) y el Lt D.A. Austin (de la unidad de simulador de Sea Harrier en Yeovilton) fueron los primeros en llegar, seguidos enseguida por el Lt W. Covington y el Lt Cdr D.D. Braithwaite, que estaban en destinos de Puesto similar en Australia y el Lt Cdr A. Craig, quien había estado en el 1(F) Sqdn volando Harriers GR.3. Dos experimentados pilotos de la Royal Air Force en Alemania, los Flt Lts (primer teniente) S. Brown y J. Leeming, completaron la dotación. Todos los suboficiales que todavía estaban con el 899 Sqdn fueron transferidos al nuevo Escuadrón.

La unidad debía ser dotada con Sea Harriers de producción y cualquier modelo en desarrollo utilizado en la familiarización y entrenamiento tendría un rol secundario de reemplazo de las unidades en el frente, si ello fuera necesario. Esto era lógico ya que los aviones en desarrollo tienden a tener numerosas modificaciones fuera del standard que bien pueden causar algunos problemas innecesarios para el personal de mantenimiento bajo condiciones de guerra. Al principio Tim Gedge tenía la esperanza de formar un escuadrón de diez aviones, pero a desgano tuvo que aceptar que ocho era el máximo de aviones operativamente disponibles para fines de abril, sin tener que recurrir a las unidades de desarrollo. Las fuentes de los Sea Harriers fueron el depósito de St Athan (cinco), la 899 SHSU (Unidad de Apoyo de Sea Harrier) en Yeovilton (dos) y British Aerospace (uno en construcción acelerada). Todos los aviones en St Athan y Yeovilton estaban en distintas etapas de mantenimiento o modificación que requerirían un considerable esfuerzo para poder dejarlos en condiciones standard de servicio en el escaso tiempo disponible. Adicionalmente, tres de cuatro aviones en desarrollo podían, en caso de absoluta necesidad, quedar disponibles para uso operativo. Naturalmente, la oficina de producción del Ministerio de Defensa se mostraba reacia a sacarlos de las inevitables pruebas de vuelo y de equipos de alta prioridad que se estaban llevando a cabo, o estaban a punto de comenzar, para utilización potencial de los Sea Harriers en el Atlántico Sur.

Aviones de St Athan, algunos de ellos sin radar, NAVHARS (Navigation, Heading and Attitude Reference System, Sistema de Referencia de Navegación, Rumbo y Actitud) o HUDs (Head-Up Display, una pantalla transparente en la que se proyectan distintos datos para que el piloto pueda verlos sin bajar la cabeza para mirar el tablero) comenzaron a arribar a la Unidad de Apoyo de Yeovilton para el 6 de abril para unirse a otros que ya recibían servicio. En menos de una semana, como resultado de la cooperación y entrenamiento entre el personal de vuelo, mantenimiento, modificaciones y pintura, el 809 Sqdn ya había conseguido los suficientes Sea Harriers que le permitían ser una unidad viable. Como suplemento de estos aviones se hizo uso pleno de los biplazas Harrier T.4 y Hunter T.8M

(ver notas del 899 Sqdn) que estaban en el lugar.

El trabajo a pleno del Esuadrón comenzó el 12 de abril y la prioridad inicial fue para la conversión de Craig y los dos pilotos de la Royal Air Force al Sea Harrier mientras que el resto se refamiliarizaba con el tipo de avión. Steve Brown y John Leeming resultaron dos adquisiciones útiles, ya que ambos tenían experiencia previa de interceptor con los Lightning, lo que les permitió adaptarse rápidamente al Sea Harrier, su radar Blue Fox y las tácticas asociadas de intercepción de aviones. Todos recibieron entrenamiento en el despegue "ski-jump" (salto de esquí) en la rampa de Yeovilton, cuyo ángulo podía ajustarse para representar tanto al "Hermes" como al "Invincible". Se practicaron maniobras de combate aéreo y empleo de armas, así como entrenamiento de combate aéreo de unidades disímiles (DAT) contra Hunters.

El mantenimiento intensivo y el programa de preparación significaban que los aviones del Escuadrón permanecían más tiempo en los hangares que en vuelo. Cuando surgía la oportunidad, cada máquina era repintada con los nuevos colores de combate aéreo en gris mediano. Este esquema surgió de una consulta con un experto en clima y camuflaje de aviones en el RAE (Royal Aircraft Establishment, Establecimiento Real de Aeronaves) Farnborough (el Sr. P.J. Barley), un estudio de las condiciones meteorológicas prevalecientes alrededor de las Islas Malvinas para la época en que los aviones del Escuadrón debían llegar al Atlántico Sur y la consideración de las potenciales altitudes de combate. En el análisis final, el camuflaje adoptado no resultó distinto del aplicado en ese momento a la flota de defensa aérea de Phantoms y Lightnings de la Royal Air Force. La ubicación y aplicación de los códigos laterales fue dejada de lado ya que se consideró innecesaria. Un avión (el ZA177) fue visto el 13 de abril enmascarado como "252" pero finalmente salió de las instalaciones de pintura sin código.

Para el 21 de abril cuatro aviones habían conseguido cada uno dos tanques suplementarios subalares de 330 galones (1.500 litros), pedidos prestados a la Royal Air Force, y un tubo de reabastecimiento en vuelo para practicar con los cisternas Victor ese día y el siguiente. Cabe destacar que esa fue la primera vez que Sea Harriers en servicio eran reabastecidos en vuelo. La necesidad de contar con la capacidad de recargar combustible en vuelo había surgido de la planificación estricta y la escala de tiempos requerida para que los aviones, para fines de abril, pudieran volar desde la Isla Ascensión y embarcarse en el requisado (y correctamente definido) ferry de aviones "Atlantic Conveyor". El plan permitía también que el buque partiera del Reino Unido antes de lo planeado originalmente. Durante las limitadas pruebas de vuelo los tanques de 330 galones probaron ser muy poco confiables para arriesgarse a usarlos en el largo vuelo a la Isla Ascensión. Tim Gedge decidió retener los tanques lanzables normales de 100 galones (455 litros) del Sea Harrier, ya conocidos y probados, y aceptar que se necesitarían más reabastecimientos en la ruta a Wideawake.

Es de destacar la oportunidad que tuvieron el 22-23 de abril tres pilotos del 809 Sqdn de volar, por turnos, en el asiento trasero de un Mirage IIIBE (261/2/ZF) del Armée de l'Air (Ejército del Aire francés) que había volado a Coningsby para entrenamiento de combate con aviones disímiles frente a los Harrier GR.3 del 1(F) Sqdn. Eso al menos dio a algunos pilotos del 809 Sqdn la oportunidad de valorar la capacidad de combate de esa clase de avión antes de enfrentarlos en el Atlántico Sur.

El "Atlantic Conveyor" zarpó de Plymouth el 25 de abril pero no antes de que se realizaran con éxito ensayos de aproximación y aterrizaje ese mismo día a cargo de Gedge en el XZ438. El entrenamiento del Escuadrón continuó como estaba planeado y el último Sea Harrier asignado (ZA194) llegó de la planta de British Aerospace en Dunsfold el 28 de abril, apenas cinco días después de haber efectuado su primer vuelo. En ese lapso había sido rápidamente puesto en condiciones aceptables de servicio. El 809 Sqdn tenía así su dotación completa de Sea Harriers:

XZ458	XZ499	ZA176	ZA190
XZ491	ZA174	ZA177	ZA194

Además, tres aviones de desarrollo (XZ438, XZ439 y XZ497) habían sido entregados a Yeovilton, repintados con el esquema en gris mediano con los distintivos del Fénix del 809 Sqdn en la deriva y dotado con la lanza de reabastecimiento para el caso de que cualquiera de los otros aviones quedara fuera de servicio en el último momento.

El 30 de abril seis de los ocho Sea Harriers partieron de Yeovilton para ser reabastecidos en el aire por cisternas Victor K.2 en ruta hacia Ascensión (vía Banjul en Gambia). Los seis, que partieron en dos esuadrillas de tres, fueron el XZ458, XZ491, ZA174, ZA176, ZA190 y ZA194 piloteados por John Leeming, Bill Covington, Dave Braithwaite, Dave Austin, el comandante de la unidad y Steve Brown, respectivamente. Después de un vuelo de seis horas llegaron a Banjul, donde hicieron noche antes de volar a Wideawake al día siguiente. El XZ499 y el ZA177, volados por Alistair Craig y Hugh Slade respectivamente, dejaron Yeovilton el 1 de mayo y, siguiendo la misma ruta que los anteriores, llegaron sin problemas a Wideawake el 2 de mayo. Durante el trayecto cada avión había cumplido más de nueve horas de vuelo y efectuado el 14 conexiones con los Victors. De los tres Sea Harriers que habían quedado en Yeovilton para entrenamiento de reabastecimiento en vuelo, el XZ438 fue volado al Establecimiento Experimental de Aeronaves y Armamento de Boscombe Down el 30 de abril para continuar con los desarrollos de vuelo, mientras que los XZ439 y XZ497 fueron transferidos el 3 de mayo a un embrionario 899 Sqdn.

En Wideawake los aviones fueron estacionados en el aeródromo y protegidos lo mejor posible de la penetrante arena llevada por el viento y del polvo volcánico hasta que el "Atlantic Conveyor" arribó a la isla el 5 de mayo. Al día siguiente, todos fueron lavados y luego realizaron un corto vuelo de prueba antes de aterrizar verticalmente en la plataforma delantera del buque (la que había sido probada por Tim Gedge doce días antes). Una vez asegurados a bordo, los Sea Ha-

rriers fueron lavados una vez más con agua fresca antes de ser abundantemente rociados por PX24 (un agente contra la humedad). Salvo dos, todos fueron envueltos con bolsas a medida a prueba de agua para prevenir la corrosión del agua salina.

El "Atlantic Conveyor" puso rumbo a la ZET el 7 de mayo con una cubierta de carga atestada de Harriers, Sea Harriers, Wessex y Chinooks. Esta carga estaba sujeta a convertirse en un blanco atractivo para las fuerzas argentinas de mar y aire, si el buque entraba en su alcance. La experiencia previa durante el viaje de los portaaviones al Atlántico Sur había mostrado que los Boeing 707 argentinos que los habían seguido durante gran parte del trayecto a la ZET eran perfectamente capaces, si se los permitía, de trasmitir la posición de los buques a sus bases. Para impedir esto, uno de los Sea Harriers que no había sido cubierto era mantenido con combustible y armado en "alerta" VTOL (Vertical Take-Off and Landing, despegue y aterrizaje vertical) permanente en tanto que el otro quedaba en reserva. Tim Gedge y el piloto más antiguo, Dave Braithwaite, fueron designados como pilotos de alerta. A raíz de la limitación de peso de combustible asociada con el despegue vertical de los Sea Harrier, se mantuvo una cobertura de cisternas Victor K.2 hasta el 13 de mayo inclusive.

El viaje al sur pasó sin incidentes y por lo tanto, no fueron necesarios vuelos VTOL desde el "Atlantic Conveyor". Para la mañana del 18 de mayo el buque estaba dentro del alcance VTOL del "Hermes" (pero no del "Invincible", que todavía estaba más alejado). Entre las 1300 y 1500Z de ese día, bajo condiciones climáticas ideales, los siguientes Sea Harriers fueron volados al "Hermes" por Steve Brown, Bill Covington, Hugh Slade y John Leeming, respectivamente:

XZ499	ZA176	ZA177	ZA194

Más tarde ese día, cerca del atardecer, Tim Gedge voló el ZA190 al "Hermes" donde se reabasteció antes de despegar mediante un "ski-jump" a las 2042Z para el vuelo de 14 minutos hasta el "Invincible" y su primer aterrizaje nocturno que no fuera on simulador, después de un tiempo considerable.

Entre las 1200 y 1300Z del día siguiente los últimos tres aviones (piloteados por Dave Braithwaite, Dave Austin y Alisdair Craig) fueron llevados directamente de la cubierta del "Atlantic Conveyor" a la del "Invincible". Con su arribo el Portaaviones había completado su dotación de Sea Harriers. Estos eran:

XZ458	XZ491	ZA174	ZA190

Una vez a bordo de los portaaviones, los pilotos del Escuadrón, el personal de mantenimiento y los aviones fueron integrados a los Escuadrones 800 y 801. Sus hechos son tratados con los de esas dos unidades.

Mientras tanto, en el Reino Unido ya estaba en marcha el entrenamiento de más pilotos para el 809 Sqdn. El Lt (teniente de navío) C.M.L. Gilbert y los S/Lts (teniente de fragata) A.R. McLaren y M.E. Robinson, quienes comenzaron un curso con el Sea Harrier en abril, se unieron al Escuadrón el 10 de junio como pilotos en su "primer vuelta". Dos cursos de conversión al Sea Harrier para la Royal Air Force brindó otros cuatro pilotos durante junio, los Sqdn Ldrs (capitán) R. Thomas y J.A. West y los Flt Lts (primer teniente) P.J. Collins y D.R. Gibbons. Con la excepción de Thomas, quien partió en julio y Gibbons, que lo hizo a principios de octubre, los otros cinco quedaron en el Escuadrón hasta que se disolvió en diciembre de 1982. El Lt Cdr T.H. Scott RNR (Royal Navy Reserve), quien se había unido al 809 Sqdn como AWI (Air Warfare Instructor, instructor de guerra aérea) el 1 de junio, fue el único piloto de la Reserva Naval convocado durante el conflicto. Normalmente él trabajaba en British Aerospace y su habilidad de vuelo se aliaba con su conocimiento del radar y el NAVHARS, lo que probó ser de gran valor para ayudar a los nuevos pilotos a alcanzar el grado operativo. Para mediados de junio el elemento de Yeovilton del 809 Sqdn estaba llegando al grado de viabilidad pero lo que necesitaba previamente era un portaaviones, algunos pilotos con experiencia de combate y, lo más importante, aviones.

En los inicios del conflicto, el Ministerio de Defensa había estudiado y descartado la idea de devolver al "Bulwark" al servicio. En cambio, decidió acelerar la finalización de los trabajos y la entrega del "Illustrious" como respaldo de los otros portaaviones. Al mismo tiempo se consideró seriamente la idea de equiparlo con Harriers GR.3 armados con Sidewinders. Finalmente, las fuerzas argentinas en las Islas Malvinas se rindieron antes de que el buque dejara Tyneside el 18 de junio, para ser incorporado en el mar dos días después en camino a Portsmouth. La capitulación significó que el portaaviones podía entonces relevar al "Hermes" o al "Invincible" y que los Sea Harriers que retornaban podían ser transferidos al 809 Sqdn para su redespliegue en el "Illustrious". La necesidad de mantener la presencia de un portaaviones en el Atlántico Sur tenía dos aspectos. Primero, después de la rendición argentina no hubo una declaración de cesación de hostilidades por parte de la Argentina. En segundo lugar, el aeródromo de Puerto Argentino no estaría disponible para otras aeronaves que no fueran Harrier, Sea Harrier y helicópteros mientras se reparaba y alargaba la pista para aceptar a los Phantoms de la RAF. Con estos puntos en mente, y el hecho de que el "Illustrious" todavía no estaba completamente listo para su despliegue, la Royal Navy decidió tomar el siguiente curso de acción: el "Invincible" se retiraría bien al norte del Area de Operación de Portaaviones para un breve período de descanso y recuperación de la tripulación y mantenimiento esencial del buque. Al retorno del "Invincible" al Area de Operaciones, el "Hermes" pondría proa a casa donde el "Illustrious" estaría en la última fase de trabajos antes de navegar al Atlántico Sur para relevar al "Invincible".

El "Hermes" debía llegar a Portsmouth a fines de julio. Eso dejaría tiempo al 809 Sqdn para alcanzar el

nivel operativo utilizando los dos Sea Harriers del 899 Sqdn, XZ439 y XZ497, el único avión restante de la oficina de suministros del Ministerio de Defensa, el XZ440 (el otro, XZ438, se había estrellado el 17 de mayo durante un despegue desde la rampa en Yeovilton) y cualquier otra variante de Harrier disponible.

Un grupo de pilotos con experiencia en combate destinados al Escuadrón dejó el Area de Operación de Portaaviones el 20 de junio. El Lt Cdr R.V. Frederiksen y el Lt M. Hale, ambos del 800 Sqdn, se unieron a Tim Gedge (quien reasumía su puesto de comandante) y a Dave Austin en el tanquero "British Wye" para el viaje a la Isla Ascensión. A su arribo, transbordaron a un Hércules y cumplieron un vuelo de 15 horas a Lyneham y hacia una licencia bien ganada, antes de presentarse a Yeovilton. Mientras tanto, en el Atlántico Sur, los dos pilotos restantes del 809 Sqdn que habían sido integrados al 801 Sqdn en mayo fueron oficialmente transferidos a este Escuadrón, en tanto que los cuatro que servían en el "Hermes" fueron formalmente destinados al 800 Sqdn. El Lt Cdr D.J. Thornton se unió al 809 Sqdn el 5 de julio como piloto más antiguo y a partir de esa fecha se realizaron salidas de entrenamiento casi diariamente hacia (y desde) el "Illustrious" hasta que, el 16 de julio, los dos Sea Harriers del 899 Sqdn (para entonces totalmente dedicados al 809 Sqdn) embarcaron en el portaaviones para un entrenamiento final de once días. El 19 de julio Tim Gedge y los otros tres "veteranos" de las Malvinas se presentaron a Yeovilton para vuelos de "refresco". Esto coincidió con que el "Hermes" estuviera en la Bahía de Viscaya y dentro del alcance de los Sea Harrier desde Yeovilton. Ese día seis aviones (XZ499, XZ500, ZA176, ZA191, ZA193 y ZA194) volaron directamente al aeródromo para su atención inmediata por parte del personal de mantenimiento. El "Hermes" arribó a Portsmouth el 21 de julio y los restantes Sea Harriers (XZ457, XZ459, XZ460, XZ492, XZ496 y ZA177) fueron volados a Yeovilton el día siguiente y llevados directamente a los talleres. Para el "Air Day" (Día Aéreo) de Yeovilton el 31 de julio, los mejores ocho de los doce habían sido reacondicionados, repintados y transferidos al 809 Sqdn. Todos habían sido recodificados con la serie "250" y al menos uno (ZA194) llevaba el distintivo del Fénix en azul claro sobre ambos lados de la deriva.

El "Illustrious" zarpó de los astilleros de Portsmouth el 2 de agosto y siete Sea Harriers se embarcaron ese día en el Canal Inglés mientras que el octavo (XZ496) los siguió el 3 de agosto. La dotación del 809 Sqdn quedó entonces como sigue:

ZA176	'-/250'	ZA191	'-/253'
ZA194	'-/251'	ZA193	'-/254'
XZ500	'-/252'	XZ499	'-/255'
XZ459	'-/256'		
XZ496	'-/257'		

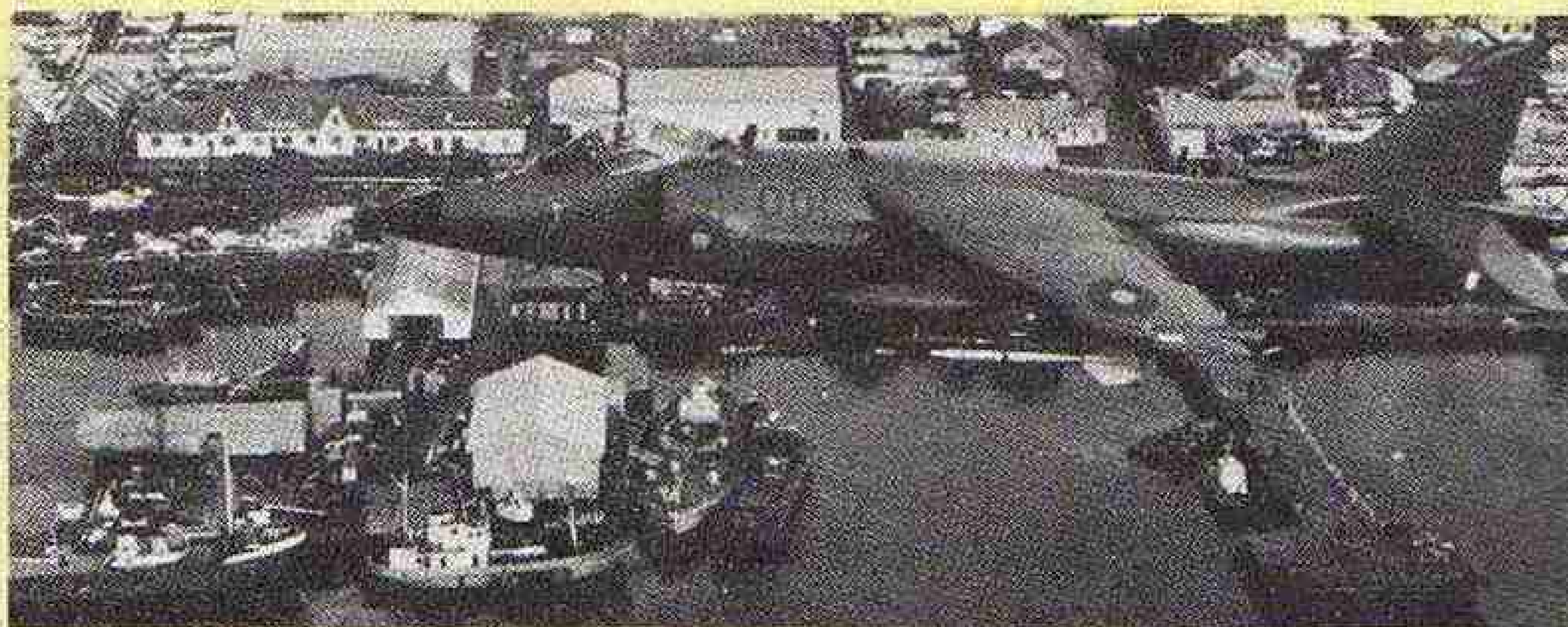
Para su despliegue, los aviones del Escuadrón tenían provisiones para una instalación de dos Sidewinders debajo de cada ala y dos de los nuevos tanques suplementarios de 190 galones (865 litros). Estos tanques de nuevas dimensiones fueron probados por primera vez por el Escuadrón el 3 de agosto pero, desafortunadamente éstos inducían al avión a levantar la nariz durante el despegue. A raíz de esto, cuatro Sea Harriers fueron enviados ese día a Yeovilton para buscar algunos tanques standard de 100 galones y llevarlos al portaaviones, que para ese momento estaba al sur de Lizard Point, en Cornwall, con rumbo a la Bahia de Viscaya. Los tanques de 190 galones no fueron finalmente habilitados para su uso hasta fines de setiembre.

El "Illustrious" continuó hacia el sur con dos breves detenciones en Gibraltar y la Isla Ascensión antes de arribar al Area de Operación de Portaaviones en las Malvinas el 27 de agosto. Dos Sea Harriers adicionales habían sido llevados a bordo el día anterior desde el "Invincible" después de un ejercicio de defensa aérea en el que participaron los dos portaaviones. El "Illustrious" relevó al "Invincible" el 28 de agosto, lo que permitió a este último navegar hacia el norte fuera del Area de Operaciones con rumbo al Reino Unido y a una gran bienvenida en Portsmouth.

En el "Illustrious", los aviones recientemente in-



La fecha es 3-7-82 y el portaaviones con la cubierta repleta es el "Hermes" estacionado cerca de Puerto Argentino, a la vista de la costa. La mayoría de los aviones estacionados son Sea Harrier, pero se observa entre dos de ellos (cuyos dígitos finales son '99' y '94') a un GR 3 de la RAF. Esa misma tarde el "Hermes" zarparía de regreso hacia Portsmouth y el GR 3 sería desembarcado en la capital isleña.
(Lt. Cdr. R.C. Nichol RN)



Volando bajo sobre Puerto Argentino (después que cesaron las hostilidades) se ve al Sea Harrier FRS.1 XZ493'-/001' pintado con el camuflaje gris extra oscuro. Este probó ser el más efectivo de los esquemas de colores utilizados en todo el conflicto. (Royal Navy)

corporados al 809 Sqdn fueron recodificados como sigue:

XZ491	'-/258'	(ex '-/002' del 801 Sqdn)
XZ458	'-/259'	(ex '-/007' del 801 Sqdn)

El incremento de su dotación permitió al Escuadrón destacar permanentemente dos aviones en tierra en el RAF Stanley (como había sido rebautizado el aeropuerto) y rotar los pilotos y equipos de mantenimiento cada pocos días. Este arreglo tenía muchas ventajas, ya que ayudaba a mantener el alerta de combate en la mayor cantidad de personal posible, así como a mitigar la inevitable monotonía de las operaciones en el Area de Operación de Portaaviones y la Zona de Protección de las Islas Malvinas y permitía a las dotaciones de vuelo y de tierra pasar algún tiempo en tierra y ver algo de las islas, sus habitantes y las consecuencias de la guerra.

Durante los dos meses siguientes hubo una tranquila rotación de las tripulaciones de vuelo cuando los "veteranos" ya descansados durante su licencia, relevaban a otros "veteranos". El proceso comenzó efectivamente para cuando se realizó la transferencia de los dos aviones. Tres pilotos, el Lt Cdr Dave Braithwaite (que había sido el piloto más antiguo del 809 Sqdn) y los Lts A.J. George y M.W. Watson fueron comisionados al Escuadrón hasta el 5 de setiembre cuando sus reemplazos, el Lt D.A. Smith y los Flt Lts John Leeming (antes piloto del 809 Sqdn) y D.H.S. Morgan, llegaron desde el Reino Unido. Los tres pilotos del "Invincible" volvieron a reunirse con su buque en la Isla Ascención, adonde habían volado en un Hércules desde la reparada pista de Puerto Argentino. El siguiente en unírseles fue el recientemente ascendido Lt Cdr. C.R.W. Morrell (antes con el 800 Sqdn en el "Hermes"), cuya llegada el 15 de setiembre permitió al ahora desmovilizado Lt Cdr Taylor Scott volver a Britsh Aerospace. El Lt S.N. Hargreaves relevó al Flt Lt Leeming el 27 de setiembre mientras que el Flt Lt Gibbons partía a casa el 9 de octubre.

Durante todo ese período de cambios de personal, se mantuvieron Sea Harriers en "alerta" (tanto embarcados como en tierra) además de la cobertura rutinaria de PAC. Los trabajos para la extensión de la pista del aeropuerto de la capital concluyeron en la segunda semana de octubre. El 17 de octubre el primer Phantom FGR.2 del 29(F) Sqdn (el XV468), escoltado por los Sea Harriers de Tim Gedge y Pete Collins, aterrizó después de un vuelo de 8h45m desde Wideawake que necesitó siete reabastecimientos en vuelo. Ese hecho, el primer arribo a las Islas Malvinas de un caza de la RAF, marcó la transferencia de responsabilidad de la defensa aérea de las islas del Arma Aérea de la Flota de la Royal Air Force.

El 21 de octubre fue un día memorable: los Sea Harriers del 809 Sqdn bombardearon y hundieron el casco infestado de ratas del carguero argentino "Bahía del Buen Suceso", que previamente había sido remolcado bien al este de Puerto Argentino. El buque había estado varado en la Bahía San Carlos desde fines de junio, cuando fue llevado por el remolcador "Irishman" después de haber encallado al soltarse de sus amarras en la Bahía Fox durante un día de fuertes vientos. Después de que se hundiera, los aviones del Esuadrón volvieron a bombardear y atacar con cohetes a unos restos humeantes que marcaban el punto donde se fue a pique. Diez Sea Harriers y once Sea Kings realizaron una pasada final sobre Prado del Ganso y Puerto Argentino antes de que el "Illustrious" partiera más tarde ese día rumbo al Reino Unido, vía Estados Unidos. Como sus servicios ya no eran necesarios, los Lts Hargreaves y Smith y el Flt Lt Morgan volvieron a su casa por aire desde el RAF Stanley el 22 de octubre. Las "alertas" de Sea Harriers cesaron al día siguiente.

El "Illustrious" llegó al Mar Caribe el 4 de noviembre cuando cuatro Sea Harriers fueron destacados a la NAS (Naval Air Station, Estación Aérea Naval de los Estados Unidos) Roosevelt Roads en Puerto Rico. El portaaviones permaneció anclado en Roosevelt Roads del 5 al 11 de noviembre y el 12 de noviembre fue a Fort Lauderdale, en Florida, por una semana. Su última escala en Estados Unidos fue Filadelfia del 22 al 29 de noviembre y en las últimas horas de ese día emprendió el regreso a Gran Bretaña. El 6 de diciembre, dos días antes de su arribo a Portsmouth, los diez Sea Harriers del 809 Sqdn fueron volados directamente a Yeovilton.

El 809 Sqdn fue disuelto el 17 de diciembre y el bien conocido emblema del Fénix fue puesto a descansar una vez más. El surgimiento del Fénix entre abril y diciembre de 1982 aparece bien resumido en este corto poema escrito por bardo desconocido del 809 Sqdn:

"Alas, too soon the day draws nigh
When the Phoenix squadron must cease to fly.
Though fire and flames are forced to dwindle,
The immortal spark awaits rekindle.
The snuffling aout could hardly be faster,
But watch the BIRD at the next disaster!"

(Ay, demasiado pronto el día trae la noche / cuando el escuadrón Fénix debe dejar de volar. / Aunque el fuego y las llamas son forzados a apagarse, / la chispa inmortal espera reencenderse. / Difícilmente podría haber sido extinguido más rápidamente. / ¡Pero observen al AVE en el próximo desastre!)

ESCUADRON AERONAVAL 899

A partir del 2 de abril, todos los Sea Harriers del 899 Sqdn y la mayoría de su personal fueron distribuidos entre el ''Hermes'' y el ''Invincible'' e integrados con los Escuadrones 800 y 801. Estrictamente hablando, las actividades de sus remanentes basados en tierra no están dentro del contexto de esta obra. No obstante, resulta casi imposible relacionar todas las facetas de la contribución hecha a la Operación ''Corporate'' por los Sea Harriers y sus tripulantes sin mencionar las actividades del elemento de Yeovilton del 899 Sqdn entre abril y agosto.

A lo largo de abril el Escuadrón quedó sin Sea Harriers porque aquellos que quedaron después de la partida de los dos portaaviones estaban sometidos a trabajos para entregarlos al recién formado 809 Sqdn. El escaso personal de mantenimiento que quedó en Yeovilton también fue absorbido por la nueva unidad. Aun los tres Sea Harriers para pruebas y desarrollo de la Oficina de Suministros del Ministerio de Defensa (XZ438, XZ439 y XZ497) llevados a Yeovilton en préstamo temporal entre el 19 y el 22 de abril no se unieron al 899 Sqdn. Como se esperaba, fueron utilizados para entrenamiento y como aviones de reemplazo inmediato para el 809 Sqdn antes de su despliegue en el Atlántico Sur hacia fines de abril.

El 809 Sqdn, equipado con ocho Sea Harriers de producción, partió para la Isla Ascesión el 30 de abril y el 1 de mayo, dejando atrás a los tres aviones de desarrollo. El XZ438 volvió a la Oficina de Suministros del Ministerio de Defensa en el Establecimiento Experimental de Aviones y Armamento de Boscombe Down el 30 de abril, pero los XZ439 y XZ497 fueron transferidos a un agradecido 899 Sqdn el 3 de mayo. Para el 13 de mayo, el distintivo del ''puño alado'' del Escuadrón había sido dibujado en azul claro en las derivas de ambos aviones y cada uno llevaba un pequeño número de un solo dígito (en el mismo color) en cada lado de la nariz debajo de la cabina.

XZ439 '2'	XZ497 '4'

A qué correspondían los números '1' y '3' sigue sin respuesta, pero la lógica sugiere que a los cuatro aviones de la Oficina de Suministros del Ministerio de Defensa (XZ438, XZ439, XZ440 y XZ497) por alguna razón se les habían asignado los dígitos del '1' al '4'.

Un curso de entrenamiento para tres pilotos estudiantes de Sea Harrier del Arma Aérea de la Flota destinados al 809 Sqdn comenzó en abril bajo la responsabilidad conjunta de los Escuadrones 809 y 899. Para principios de mayo, el 899 Sqdn había conseguido suficiente personal para asumir solo el control de esa tarea y todos los cursos a realizarse de entrenamiento y conversión. El Lt Cdr J. Gunning (antes con la Escuadrilla Naval Flying Standards en Yeovilton) fue nombrado temporalmente como comandante (en lugar del Lt dr N.W. Thomas, quien estaba a bordo del ''Hermes'') con un oficial de la reserva convocado, el Lt Cdr T.H. Scott de la British Aerospace, como piloto más antiguo. Las actividades del 899 Sqdn estaban, desde el anuncio de esos nombramientos, casi exclusivamente relacionadas con la creación de un grupo de pilotos nuevos, y convertidos, de Sea Harrier para el 809 Sqdn.

El 899 Sqdn hubiera querido un tercer Sea Harrier pero esas ideas fueron borradas el 17 de mayo cuando el XZ438 de Boscombe Down se estrelló en un despegue desde la ''rampa de esquí'' mientras estaba destacado en Yeovilton para una serie de pruebas de los tanques suplementarios subalares. Esto dejó al XZ440 como el único avión de desarrollo que quedaba. El Escuadrón compensó la escasez de Sea Harriers haciendo uso intensivo de los Harriers T.4 de la 233 OCU (Unidad de Conversión Operacional) mantenidos a su disposición por la FRADU (Unidad de Requerimientos de la Flota y Dirección Aérea) de Airworks Ltd en Yeovilton. Tres T.4 fueron rotados desde principios de abril hasta fines de julio (XW927/Y, XW934/W y XZ147/Z) con un máximo de dos disponibles la mayor parte del tiempo, sino todo. A fines de mayo, el entrenamiento de los tres nuevos pilotos del 809 Sqdn estaba llegando a su punto máximo y se necesitaba desesperadamente otro Harrier monoplaza. Un GR.3 del 233 OCU (el XV753/M) fue entregado a la FRADU desde Wittering el 27 de mayo y volvió ahí el 4 de junio después del arribo a Yeovilton, el día anterior, del Sea Harrier XZ440 en préstamo temporario para el Escuadrón. Para el entrenamiento con el radar Blue Fox, el 899 Sqdn utilizó su Hunter T.8M (XL598 'VL/717') y, cuando estaba disponible, una unidad de desarrollo (XL602).

La escasez de Sea Harriers para entrenamiento de combate de los pilotos fue parcialmente compensada utilizando el simulador de Sea Harrier en Yeovilton que estuvo disponible a partir del 14 de abril. La sofisticación del equipo permitía ofrecer a los pilotos en entrenamiento imágenes de radar y visuales de las Islas Malvinas así como gráficos realistas de Pucarás, Skyhawks, Mirages y otros aviones. También se podían programar distintas intensidades de ecos de radar para cada modelo en relación con su altitud, actitud y distancia al avión interceptor, al igual que el estado del mar (un aspecto importante porque afecta la calidad de un eco en la pantalla de radar cuando se realiza una intercepción sobre el mar). Asimismo, se podían simular aterrizajes nocturnos y muchas otras tareas con el Sea Harrier.

El 1 de junio el Lt Cdr Taylor Scott fue transferido al 809 Sqdn como Instructor de Guerra Aérea. En las dos semanas siguientes se le unieron tres pilotos del Arma Aérea de la Flota que se habían graduado del curso de entrenamiento del 899 Sqdn y cuatro pilotos de Harrier de la Royal Air Force provenientes de dos cursos de conversión al Sea Harrier (ver 809 Sqdn). Durante

junio estos pilotos reforzaron su entrenamiento utilizando los dos Sea Harriers del 899 Sqdn y al XZ440. Luego de la capitulación argentina el 14 de junio, todos los esfuerzos del Escuadrón apuntaron a llevar al 809 Sqdn a un estado completamente operativo para su despliegue al sur en el ''Illustrious'' a comienzos de agosto. El XZ 440 (piloteado por el Lt Cdr D.J. Ramsay, de la Royal Australian Navy, Armada Real Australiana) realizó el primer aterrizaje de Sea Harrier en el nuevo portaaviones el 24 de junio antes de volver a Yeovilton el 25 de junio. El avión continuó hasta la British Aerospace en Dunsfold ese mismo día para luego pasar a la Oficina de Suministros del Ministerio de Defensa.

Con sólo dos Sea Harriers disponibles hasta que el ''Hermes'' volvió del Atlántico Sur a fines de julio, debían conseguir aviones adicionales de algún lugar para poder completar, durante julio, la fase final de formación para el ''Illustrious'' y el 809 Sqdn.

Para resolver ese problema, el 899 Sqdn recibió un destacamento de ocho Harriers GR.3 del 4(F) Sqdn (XV740/A, XZ993/E, XW917/F, XZ968/K, XW763/N, XZ138/Q, XZ132/R y XV787/T). Después de su arribo, el Escuadrón recibió instruciones sobre operación en portaaviones y alguna práctica en la ''rampa de esquí'' antes de embarcar en el ''Illustrious''. Los Sea Harriers XZ439 y XZ497 fueron llevados a bordo del portaaviones el 17 de julio para operaciones hasta el 25-26 de julio, a los que se unieron hasta seis GR.3. Durante este corto despliegue, el ''Hermes'' había retornado a Portsmouth (llegó el 21 de julio) donde sus seis últimos Sea Harriers fueron volados a la Unidad de Apoyo en Yeovilton (los seis anteriores habían volado a Yeovilton el 19 de julio mientras el portaaviones cruzaba la Bahía de Viscaya). La incorporación de Sea Harriers proveyó al 809 Sqdn con sus tan esperados aviones y al 899 Sqdn con suficientes máquinas como para permitir que los XZ439 y XZ497 volvieran a la Oficina de Suministros del Ministerio de Defensa el 2 de agosto, el mismo día que el ''Illustrious'' partió hacia el Atlántico Sur para relevar al ''Invincible''. Otro signo del retorno a la normalidad fue el arribo del comandante del 899 Sqdn, el Lt Cdr Neill Thomas. Había dejado al ''Hermes'' en la Isla Ascensión y continuó su viaje al Reino Unido por vía aérea el 11 de julio para un breve período de licencia antes de volver al Escuadrón.



El "Atlantic Conveyor" zarpa de la Isla de Ascensión el 6 de mayo de 1982 –foto izquierda– con la cubierta de proa repleta de Sea Harriers, Harriers y helicópteros Wessex y Chinook. En la foto a la derecha, se ve como la mayoría de esos aviones fueron luego embolsados para protegerlos de la corrosión durante el viaje al teatro de operaciones.

DETALLES INDIVIDUALES DE LOS AVIONES

El esquema básico de baja visibilidad adoptado por los Sea Harriers del 800 Sqdn a bordo del "Hermes" durante la Operación "Corporate" (incluyendo aquellos aviones incorporados del 899 Sqdn) consistía en un recubrimiento total en gris marino extra oscuro brillante, que se lograba extendiendo el color normal de la parte superior para cubrir el blanco de la inferior. Ante la falta de instalaciones modernas para pintura con atomizador a bordo del portaaviones, todos los cambios de colores fueron realizados con un laborioso pintado a mano que otorgó un acabado crudo pero durable. Los títulos ROYAL NAVY, las marcas bajo las alas y las del Escuadrón fueron borradas sobrepintándolas con el gris marino extra oscuro. Los números de serie ventrales fueron mantenidos y las escarapelas fueron modificadas al rojo y azul pintando con azul la franja blanca.

Sólo los dos últimos dígitos de los códigos laterales de los Escuadrones 800 y 801 fueron mantenidos, en negro o en azul escarapela, sobre los flancos de las tomas de aire del motor (en los aviones originales del 800 Sqdn) o en la nariz debajo de la cabina (en los ex aviones del 899 Sqdn). Los aviones de desarrollo sin código o los que provenían de depósito no recibieron las identificaciones laterales sino que llevaban los dos últimos dígitos de su número de serie, en azul escarapela o negro, en los flancos de la toma de aire de la turbina.

En el "Invincible" los Sea Harriers del 801 y los integrados del 899 Sqdn adoptaron el mismo esquema de baja visibilidad. En su caso, sin embargo, fueron pintados con soplete en gris marino extra oscuro, lo que les dio una terminación más uniforme. A todos los aviones que provenían del 899 Sqdn se les aplicaron los códigos laterales del 801 Sqdn y, al igual que éstos, llevaban los tres dígitos en azul escarapela en la mitad superior de los costados de las tomas de aire del motor. El último dígito del código aparecía también en blanco en el carenado de la rueda estabilizadora de estribor.

La formación del 809 Sqdn introdujo otro esquema de color para los Sea Harrier en el ámbito del Atlántico Sur. En un esfuerzo para lograr los mejores colores para combate aéreo, la experiencia del RAE (Establecimiento Real de Aviones) Farnborough, a lo que se sumó el conocimiento general de las condiciones climáticas de las Islas Malvinas, dio lugar a la creación del erróneamente llamado esquema "gris claro". Un nombre más correcto para este camuflaje era el de esquema en "gris mediano", que consistió en la pintura total con gris marino mediano satinado con la excepción de la parte inferior de las alas y estabilizadores, para las que se utilizó el mismo gris pero un poco más claro. La pintura utilizada era en realidad el equivalente comercial más cercano al color generalmente llamado gris "Barley". El señor P. J. Barley era un empleado del RAE que anteriormente había concebido un esquema de color similar al adoptado por los Sea Harriers para ser empleado en los interceptores Phantom y Lightning de la Royal Air Force.

Unas pequeñas escarapelas en color rosa y azul claro eran utilizadas solamente en la nariz, debajo de la cabina. Además, en el mismo color y a ambos lados de la deriva llevaban distintivos del "Fénix" del 809 Sqdn, al igual que los títulos ROYAL NAVY en azul claro. En general, la única posición donde llevaban el número de serie en negro era en los lados del fuselaje debajo de la cola. Existe evidencia de que los códigos laterales del 809 Sqdn fueron colocados (ver ZA177), pero esa idea no pasó más allá del enmascaramiento de una máquina y todos los restantes aviones del Escuadrón quedaron sin los códigos hasta que fueron integrados a los Escuadrones 800 y 801 en el Atlántico Sur.

Esos Sea Harriers incorporados al 800 Sqdn tenían sus títulos y distintivos del Fénix sobrepintados con el color lo más aproximado posible en disponibilidad y los dos últimos dígitos del número de serie aparecían en negro sobre los flancos de las tomas de aire. Aquellos incorporados al 801 Sqdn a bordo del "Invincible" también recibieron una capa en gris para tapar las marcas en la deriva. Se aplicaron los códigos laterales del 801 Sqdn y los tres dígitos fueron pintados en azul claro en la mitad superior de los laterales de las tomas de aire. El último dígito del código también aparecía en blanco en la cubierta de la rueda estabilizadora del lado derecho.

Para el segundo despliegue del 809 Sqdn al Atlántico Sur durante agosto de 1982, se mantuvo el esquema de color en gris mediano, así como las escarapelas en rosa y azul claro en la nariz (en una ubicación un poco más alta). Los números de serie en negro fueron reubicados en la deriva ventral y los códigos laterales de tres dígitos del 809 Sqdn se pintaron también en negro sobre el flanco de las tomas de aire. Se agregó también el último dígito del código lateral en negro sobre las coberturas de las ruedas estabilizadoras externas. El emblema del Fénix del Escuadrón fue aplicado en rosa y azul claro sobre la deriva, tanto antes como después de su partida de Yeovilton. En la base de la deriva sobre los estabilizadores llevaban la inscripción ROYAL NAVY en negro.

Como era de esperarse, todos los Escuadrones mencionados tenían Sea Harriers con variantes aceptadas en las marcas y esquemas. Estas anomalías son tratadas en las historias individuales de los aviones, como en el caso de los esquemas de colores y marcas en los aviones del 899 Sqdn basados en tierra y los Sea Harriers involucrados en las transferencias interescuadrones que se realizaron después del 14 de junio.

Antes del retorno al Reino Unido del 801 Sqdn en setiembre de 1982, se realizó una revista de la efectividad de los dos (muy diferentes) esquemas de camuflaje adoptados para los Sea Harrier durante el conflicto de

Malvinas. Se encontró que el esquema en gris mediano resultaba inferior a lo ideal ya que la mayor parte del combate aéreo no había tenido lugar en niveles entre medio y alto, para los cuales había sido diseñado, sino a bajo nivel sobre tierra o mar donde los aviones pintados con gris marino extra oscuro habían probado ser mucho menos conspicuos. Para octubre de 1982 se había llegado a un compromiso por el cual la fuerza de Sea Harriers sería progresivamente repintada totalmente con gris marino oscuro satinado, con escarapelas en rojo y azul y los códigos laterales, números de serie y marcas del Escuadrón en negro. El primer avión pintado así fue el ZA177, que salió del taller de pintura de Yeovilton el 11 de octubre (dos días más tarde se le aplicó en la deriva el distintivo del "puño alado").

Ejemplos de abreviaturas utilizadas para las marcas y su significado:

'H/123' Letra de cubierta para el "Hermes" y código lateral completo.
'N/004' Letra de cubierta para el "Invincible" y código lateral completo.
'-/001' Sin letra N de cubierta para el "Invincible" y código lateral completo.
'-/(1)26' Sin letra H de cubierta para el "Hermes" y primer dígito del código lateral borrado.
'-/254' Sin letra L de cubierta para el "Illustious" y código lateral completo.
'77' Ultimos dos dígitos del número de serie en lugar del código lateral.

XZ438 FRS.1 *No fue desplegado al sur*

El 29/3/82 en British Aerospace Dunsfold como préstamo de la Oficina de Suministros del Ministerio de Defensa, con los dos últimos dígitos de su número de serie en blanco en la deriva. Transferido al 'A' Sqdn del Establecimiento Experimental de Aviones y Armamento de Boscombe Down el 8/4/82, retornó a Dunsfold el 13/4/82. Entregado a la Unidad de Apoyo de Sea Harrier del 899 Sqdn en Yeovilton el 19/4/82 para ser utilizado en el entrenamiento del 809 Sqdn y como reemplazo. Para el 21/4 se le colocaron una lanza de reabastecimiento en vuelo y dos tanques subalares de 330 galones (1.600 litros) para practicar la carga de combustible los días 21 y 22/4 con los Victor K.2 de los Escuadrones 55 y 57. Repintado con el esquema en gris mediano el 23-24/4 con las marcas y emblema del Fénix del 809 Sqdn en la deriva en colores claros. Realizó pruebas de aproximación y aterrizaje en la cubierta del "Atlantic Conveyor" en Plymouth Sound el 25/4 antes de recargar combustible en Roborough y volver a Yeovilton ese mismo día. Transferido de vuelta a la Oficina de Suministros del Ministerio de Defensa el 28/4/82, partió para Boscombe Down el 30/4. Estuvo en Yeovilton durante un día el 28/4. Volvió a Yeovilton el 7/5 (a cargo del Ministerio de Defensa pero todavía con los distintivos del 809 Sqdn) para una serie de pruebas en la rampa de esquí con tanques subalares de 190 (865 litros) y 330 galones. El 17/5/82 se estrelló durante un despegue desde la rampa de esquí cuando llevaba dos tanques suplementarios de 330 galones y su piloto (Lt Cdr Poole) se eyectó a salvo. Los restos fueron llevados por carretera el 20/5 y llegaron a la Unidad de Investigación de Accidentes en Lee-on-Solent al día siguiente. Oficialmente fuera de servicio el 12/4/83.

XZ439 FRS.1 *No desplegado al sur*

El 29/3/82 con el 'A' Sqdn en el Establecimiento Experimental de Aviones y Armamento en Boscombe Down como préstamo de la Oficina de Suministros del Ministerio de Defensa, con los dos últimos dígitos de su número de serie en blanco en la deriva. El 7/4 cumplió pruebas en el Establecimiento Real de Aviones de West Freugh. Enviado a Valley el 8/4 para practicar disparos de Sidewinder en el campo de tiro de Bahía Cardigan, retornó a Boscombe Down el 11/4. Asignado al 809 Sqdn el 20/4 y entregado a Yeovilton el 21/4 para ser utilizado en entrenamiento y como avión de reemplazo. Para el 21/4 se colocaron una lanza de reabastecimiento en vuelo y dos tanques subalares de 330 galones para practicar la carga de combustible el 21-22/4 con los Victor K.2 de los Escuadrones 55 y 57. Repintado con el esquema de grises medianos el 24/4, completo con las marcas y distintivos del Fénix del 809 Sqdn en colores claros en la deriva. Asignado al 899 Sqdn en Yeovilton el 3/5/82. El dibujo del "puño alado" del Escuadrón (en la deriva) y el pequeño dígito '2' (debajo de la cabina) fueron pintados en ambos lados en azul claro el 11/5. Las escarapelas en rojo y azul (sólo en la nariz) reemplazaron a la variante en colores claros para el 17/6/82. Estuvo en el "Illustrious" por un día el 2/7/82 y nueamente el 3/7. Embarcado en el "Illustrious" para pruebas y entrenamiento el 17/7/82, volvió a Yeovilton el 24/7. Devuelto al Ministerio de Defensa el 2/8/82 y entregado ese día a British Aerospace en Dunsfold. Transferido de vuelta al 899 Sqdn el 27/8/82 y volado de Dunsfold a Yeovilton ese día (todavía con el código '2' en marcas del 899 Sqdn). Partió de Yeovilton el 27/9/82 hacia British Aerospace en Dunsfold después de volver a la esfera de la Oficina de Suministros del Ministerio de Defensa.

XZ440 FRS.1 *No desplegado al sur*

El 29/3/82 en mantenimiento (incluyendo un cambio de motor) en el "A" Sqdn del Establecimiento Experimental de Aviones y Armamento en Boscombe Down como Préstamo de la Oficina de Suministros del Ministerio de Defensa, con los dos últimos dígitos de su número de serie pintados en blanco en la deriva. Una vez finalizado el reacondicionamiento, fue probado un vuelo el 12/4 y al día siguiente enviado al Establecimiento Real de Aviones en West Freugh para completar pruebas; volvió a Boscombe Down el 14/4. Entregado el 3/6/82 para ese Escuadrón. Todavía con el esquema en gris marino extra oscuro y blanco, embarcó en el "Illustrious" el 24/6 para pruebas y entrenamiento. Volvió a Yeovilton el 25/6 y a British Aerospace en Dunsfold ese mismo día luego de reformar a la esfera del Ministerio de Defensa. Entregado al "A" Sqdn del Establecimiento Experimental de Aviones y Armamento en Boscombe Down el 15/7/82 para realizar pruebas (que se iniciaron el 16/7) con soportes gemelos de AIM-9L Sidewinder bajo cada ala y dos tanques lanzables de 190 galones. Con todos estos agregados llevó a cabo despegues en la rampa de esquí en Yeovilton los días 4-18-26/8/82. Partió de Boscombe Down el 2/9/82 luego de ser transferido a la British Aerospace en Dunsfold.

XZ450 FRS. 1

El 29/3/82 en la British Aerospace en Dunsfold como préstamo de la Oficina de Suministros del Ministerio de Defensa, llevaba en la deriva los dos últimos dígitos de su número de serie pintados en blanco. El 2/4 transferido a la Unidad de Apoyo de Sea Harrier del 899 Sqdn para el 800 Sqdn y entregado en Yeovilton el 3/4. Embarcó en el "Hermes" en Portsmouth el 4/4, partió con el buque (ubicado en la cabeza de la rampa de despegue) al día siguiente. A partir del 10/4 se le aplicó a pincel el esquema de baja visibilidad. Se borró el '50' de la deriva y fue transferido en negro a los costados de las tomas de aire de la turbina en lugar de los códigos del 800 Sqdn apropiados.

El 4/5/82, durante un ataque con bombas de racimo sobre el campo aéreo de Prado del Ganso, fue alcanzado por proyectiles de 35 mm de un cañón antiaéreo Oerlikon del GADA601 y cayó al sudeste de la pista. La inercia de la deteriorada estructura la llevó a través de una puerta y la hizo cruzar el camino a Darwin y atravesar un cerco antes de caer en un campo (UC 641569) adyacente al perímetro oriental de la pista. El Lt Taylor resultó muerto y los restos de su avión fueron más tarde llevados a una zona de depósito en Prado del Ganso. Los deshechos todavía estaban allí para el 11/8/85.

XZ451 FRS.1

El 29/3/82 con el 899 Sqdn en Yeovilton con el código 'VL/710'. Transferido al 801 Sqdn el 2/4/82 para aumentar su dotación, embarcó en el "Invincible" en Portsmouth el 4/4 todavía con el código VL/10. Partió con el buque el 5/4 y durante el viaje al sur fue repintado con el esquema de baja visibilidad. Al mismo tiempo se le aplicó el nuevo código '-/006' del 801 Sqdn.

Durante la tarde del 1/5, cuando era volado por el Lt Cdr Ward, un Mentor de una formación de tres de la 4 Escuadrilla fue alcanzdo al norte del Seno Berkeley, en la Isla Soledad. Aunque un proyectil de cañón impactó en la zona posterior de la cabina, el piloto (teniente

de fragata Manzella) resultó indemne. El avión (identificación desconocida) sólo recibió algunos daños superficiales y volvió a salvo a su base en la Isla Borbón.

Durante la noche del 1/5, cuando era piloteado por el Lt Curtis, un Canberra (el B-110 del Grupo 2) que volaba a bajo nivel fue atacado unas 50 millas al oeste del "Invincible" (que estaba al nor-noroeste de las Malvinas). El primero de los dos Sidewinders disparados en rápida sucesión impactó en el avión, que explotó y cayó al mar unas 150 al nor-noroeste de Puerto Argentino. Los tripulantes, primer teniente González y teniente Ibáñez, se eyectaron pero nunca fueron encontrados.

El 21/5, piloteado por el Lt Cdr Ward, un Pucará (A-511 del Grupo 3) que volaba rasante fue atacado al sudoeste de Prado del Ganso. Utilizando el cañón, la primera ráfaga dañó el alerón de babor del Pucará, la segunda impactó en el motor de estribor mientras que la ráfaga final dañó la cabina y la parte superior del fuselaje. Su piloto, el mayor Tomba, se eyectó exitosamente y el Pucará se estrelló al noroeste de la colina Drone, en Lafonia.

El 1/6, otra vez volado por Ward, un C-13E (TC-63 del Grupo 1) fue interceptado unas 50 millas al norte de la Isla Borbón. Se le dispararon dos AIM-9L, el primero de los cuales cayó corto. El segundo impactó en el ala de estribor, desatando un incendio. Enseguida una ráfaga de cañón contra la zona de cola hizo que el Hércules se estrellara de nariz en el mar, matando a los siete hombres a bordo.

Abandonó la Zona de Protección de las Islas Malvinas con el "Invincible" el 28/8/82 con rumbo al Reino Unido y llegó a Portsmouth el 17/9. Desembarcado más tarde ese mismo día a Yeovilton en transferencia temporaria al 800 Sqdn.

Sin marcas de derribos. No obstante, se había pintado un Canberra debajo de la cabina del lado de babor c2/5/82 pero fue borrado pocos días después.

XZ452 FRS.1

El 29/3/82 con el 899 Sqdn en Yeovilton codificado 'VL/711'. Transferido al 801 Sqdn el 2/4 para aumentar la dotación, embarcó en el "Invincible" en Portsmouth el 4/4 todavía con la identificación VL/711. Partió con el buque el 5/4 y durante el viaje al sur fue repintado con el esquema de baja visibilidad. Al mismo tiempo recibió el nuevo código '-/007' del 801 Sqdn. Cuando era piloteado por el Flt Lt Barton sobre la Gran Malvina el 1/5, un Mirage IIIEA (I-015 del Grupo 8) fue interceptado y derribado por un AIM-9L. Su piloto, primer teniente Perona, se eyectó y sobrevivió. Se informó que el Mirage cayó al mar, pero algunos trozos se piensa que cayeron en el área del North West Pass en la Gran Malvina.

El 6/5 el avión se perdió mientras era volado por el Lt Cdr Eyton-Jones. El y el Lt Curtis (en el XZ453) estaban investigando un posible eco que se desplazaba a bajo nivel y alta velocidad cerca del casco del "Sheffield", cuando descendieron a una nube muy baja y/o banco de niebla y colisionaron o golpearon contra el mar. Ambos aviones se perdieron en la posición 53°00'S 57°00.7'W.

Aunque logró el primer derribo aire-aire del conflicto no recibió marca alguna.

XZ453 FRS.1

El 29/3/82 con el 899 Sqdn en Yeovilton codificado 'VL/715'. Transferido al 801 Sqdn el 2/4 como incremento de su dotación, embarcó en el "Invincible" en Portsmouth el 4/4 todavía con la identificación VL-715. Partió con el buque al día siguiente y durante el viaje al sur fue repintado con el esquema de baja visibilidad, al tiempo que recibía el nuevo código '-/009' del 801 Sqdn.

El 1/5, piloteado por el Lt Thomas sobre la Gran Malvina, un Mirage IIIEA (I-019 del Grupo 8) fue interceptado. El Mirage voló hacia las nubes seguido por un AIM-9L y más tarde se dedujo que el avión había sido alcanzado. El piloto, capitán García Cuerva, se dirigió a Puerto Argentino en un intento de efectuar un aterrizaje de emergencia, pero fue derribado por la artillería antiaérea argentina y resultó muerto.

El 6/5 el avión se perdió cuando era volado por el Lt Curtis. el y el Lt Cdr Eyton-Jones (en el XZ452) estaban investigando un posible contacto que se desplazaba a bajo nivel y alta velocidad cerca del casco del "Sheffield" cuando descendieron a una nube muy baja y/o banco de niebla, colisionaron o golpearon en el mar. Ambos aviones se perdieron en la posición 53°00'S y 57°00.7'W.

No llevaba marcas de derribos.

XZ455 FRS.1

El 29/3/82 con el 899 Sqdn en Yeovilton codificado 'VL/12'. Transferido al 800 Sqdn el 2/4 como incremento de su dotación, embarcó en el "Hermes" el 5/4 mientras el portaaviones navegaba por el Canal Inglés luego de su partida de Portsmouth más temprano ese día. A partir del 10/4 se le aplicó a pincel el esquema de baja visibilidad. Los últimos dos dígitos del código del 800 Sqdn fueron retenidos y sobrepintados en negro: '-/(7)12'.

El Flt Lt Penfold estaba piloteando al avión bien al norte de la Isla Lively, en la Isla Soledad, el 1/5, cuando interceptó a un Dagger (C-433 del Grupo 6) volado por el primer teniente Ardiles. Disparó un AIM-9L y el Dagger fue visto explotar, presumiblemente matando a su piloto. Partes del avión fueron identificadas más tarde en la Isla Lively pero el piloto nunca fue hallado.

El 21/5, cuando era piloteado por el Lt Cdr Frederiksen, fue atacada una Escuadrilla de cuatro Daggers del Grupo 6 al noroeste de Puerto Howard. Frederiksen lanzó un AIM-9L y alcanzó al C-409 volado por el primer teniente Luna, quien pudo eyectarse a salvo antes de que su Dagger se estrellara en tierra cerca de Teal River Inlet, en la Gran Malvina.

Un hecho interesante tuvo lugar el 13/6/82: el Lt Cdr Thomas estaba a punto de aterrizar en la Base Operativa Adelantada en San Carlos para recargar combustible cuando el Chinook HC.1 (ZA718) del 18 Sqdn levantó las planchas con el viento provocado por sus rotores. El piloto tuvo que dirigirse al "Fearless" para reabastecerse (el otro avión afectado, el ZA177, se dirigió al "Intrepid").

Llevado del "Hermes" al "Invincible" el 2/7/82 al ser transferido del 800 al 801 Sqdn. A bordo del "Invincible" fue repintado con atomizador y recodificado '-/000' (en reemplazo del ZA174) con azul escarapela en la parte superior de los lados de las tomas de aire de la turbina. Además, el último dígido del código fue aplicado en blanco sobre la cobertura de la rueda estabilizadora de estribor. Partió de la Zona de Protección de las Islas Malvinas con el portaaviones el 28/8/82 hacia el Reino Unido y llegó a Portsmouth el 17/9, desde donde fue desembarcado a Yeovilton más tarde ese día para su transferencia al 899 Sqdn.

No se conocen marcas de derribos. Si alguna fue aplicada, podría haber sido tapada cuando fue repintado en el "Invincible".

XZ456 FRS.1

El 29/3/82 con el 899 Sqdn en Yeovilton con el código '-/713'. Transferido al 801 Sqdn el 2/4 como incremento de su dotación, embarcó en el "Invincible" en Portsmouth el 4/4 todavía con la identificación -/713. Partió con el buque el 5/4 y durante el trayecto al sur fue repintado con atomizador en el esquema de baja visibilidad. Al mismo tiempo recibió el nuevo código '-/008' del 801 Sqdn.

El 1/6, cuando era piloteado por el Flt Lt Mortimer en una misión de reconocimiento armado al sur del aeródromo de Puerto Argentino, fue alcanzado por un misil Roland que le causó extensos daños. Mortimer se eyectó exitosamente y tanto él como su avión bajaron en el mar cerca de la costa sur de Puerto Argentino. Fue rescatado unas ocho horas más tarde por un Sea King HAS.5 (XZ574) del 820 Sqdn del "Invincible".

XZ457 FRS.1

El 29/3/82 con el 899 Sqdn en Yeovilton con el código 'VL/714'. Transferido al 800 Sqdn el 2/4 para incrementar su dotación, embarcado en el "Hermes" en Portsmouth el mismo día, partió con el buque el 5/4. A partir del 10/4 fue pintado a pincel con el esquema de baja visibilidad. Los dos últimos dígitos del código del 899 Sqdn fueron mantenidos y sobrepintados en negro, para quedar así: '-/(7)14'.

El 21/5, mientras era volado por el Lt Morrell, un A-4Q Skyhawk (660/3-A-307) de la 3 Escuadrilla fue atacado cuando se dirigía al sudoeste sobre el Estrecho San Carlos a unos 5.000 pies. Se le disparó un AIM-9L que le voló la cola y el Skyhawk se estrelló en el agua en el extremo sur del Estrecho. Su piloto, el capitán de corbeta Philippi, logró eyectarse con éxito.

El Lt Morrell atacó entonces a otro A-4Q de la misma unidad (0665/3-A-312) pero el misil no salió (y luego falló en encender su motor) por lo que tuvo que recurrir al cañón. El Skyhawk resultó dañado y se dirigió a Puerto Argentino para un aterrizaje de emergencia, pero cuando se aproximaba a la cabecera se le informó al piloto (teniente de navío Arca) que le faltaba el tren de aterrizaje izquierdo. Se eyectó con éxito y cayó en el agua. su avión fue entonces derribado por fuego de artillería antiaérea argentina y se estrelló en la costa unos 350 metros al sur del perímetro del aeropuerto.

Mientras era piloteado por el Lt Cdr Auld el 24/5, una escuadrilla de cuatro Daggers del Grupo 6 fue interceptada cerca de la Isla Borbón. Disparó dos AIM-9L a dos de los aviones. Los misiles hicieron impacto y explotaron en los Daggers, uno de los cuales al menos (posiblemente los dos) cayó al mar al norte de la Isla Borbón. El Lt Smith en el ZA193 alcanzó a otro de los Daggers. Los tres derribados eran el C-410 (teniente Castillo), el C-419 (mayor Puga) y el C-430 (capitán Díaz). De éstos, Auld casi con seguridad derribó al C-419 y (probablemente) al C-430, por lo que el C-410 sería el avión destruido por Smith (ver ZA193). Puga y Díaz se eyectaron con éxito pero Castillo murió al explotar su avión.

Partió con el "Hermes" desde Puerto Williams el 3/7/82 hacia el Reino Unido. Arribó a Portsmouth el 21/7 y desembarcó a Yeovilton al día siguiente. Fue repintado con el esquema en gris mediano los días 25-26/7/82 para posible uso en el 809 Sqdn, pero esto no se concretó y en cambio fue transferido al 899 Sqdn.

Las marcas de derribos consistían en dos Daggers y un Skyhawk (el segundo no se confirmó hasta mucho tiempo después) pintados en

blanco debajo de la cabina del lado izquierdo. Fueron eliminadas después del 22/7/82.

XZ458. FRS.1

El 29/3/82 estaba en St Athan marcado como 'H‹24' (ex 800 Sqdn). Entregado a la Unidad de Apoyo de Sea Harrier del 899 Sqdn en Yeovilton el 7/4 (todavía con su código H/124) para su entrega nominal al 899 Sqdn previo a ser transferido al 809 Sqdn.

Oficialmente transferido del 899 al 809 Sqdn el 15/4. Despintado del 13 al 16/4 antes de ser repintado los días 17-18/4 en el esquema de grises medianos, pero fue dejado sin más identificaciones que los números de serie en azul claro sobre el fuselaje debajo de los estabilizadores de cola. para el 21/4 estaba volando con una lanza de reabastecimiento en vuelo y dos tanques subalares de 330 galones para practicar el reabastecimiento con los Victor K.2 de los Escuadrones 55 y 57, ese día y el siguiente. Las identificaciones ROYAL NAVY, escarapelas y distintivos del Fénix fueron aplicados el 26/4. El 30/4 partió de Yeovilton hacia Banjul, Gambia (para lo que fue reabastecido en vuelo) y llegó a Wideawake el 1/5. Embarcó en el "Atlantic Conveyor", en las afueras de Ascensión, el 6/5 y al día siguiente partió con el buque hacia la Zona de Exclusión Total.

Volado al "Invincible" el 19/5, donde fue transferido al 801 Sqdn. Los motivos del Fénix y los títulos ROYAL NAVY fueron tapados y recibió el código '-/007' (en reemplazo del XZ452). Volado del "Invincible" al "Illustrious" el 26/8/82 luego de ser transferido al 809 Sqdn, con lo que la dotación de esa unidad se elevó a diez aviones. Recodificado '-/259' en negro sobre los lados de las tomas de aire, con el último dígito repetido en negro sobre las coberturas de ambas ruedas estabilizadoras. Se le restituyeron los títulos ROYAL NAVY y el Fénix. Para esa fecha tenía un número de serie en negro bajo el estabilizador de cola de estribor y uno en blanco del lado de babor. Partió de la Zona de Protección de las Islas Malvinas el 21/10/82 con el portaaviones hacia el Reino Unido (vía Estados Unidos). Voló a Yeovilton el 6/12/82 (después de su transferencia ese día al 899 Sqdn) antes de que el buque atracara en Portsmouth el 8/12.

Después del 26/8/82 se le pintó el nombre "Ermantrude" en negro debajo de la cabina del lado de babor (borrado antes del 6/12/82).

XZ459 FRS.1

El 29/3/82 con el 800 Sqdn en Yeovilton con el código 'H/125'. Embarcó en el "Hermes" en Portsmouth el 2/4 y partió con el buque el 5/4. A partir del 10/4 fue pintado a pincel en el esquema de baja visibilidad (se mantuvieron los números de serie en negro debajo de las alas). Los dos últimos dígitos del código fueron conservados y sobrepintados en negro, y quedaron así: '-/(1)25'.

El 16/5, mientras era piloteado por el Lt Cdr Batt (en compañía del Lt McHare, en el XZ494), el carguero argentino "Río Carcarañá" fue bombardeado cuando estaba anclado en el Estrecho San Carlos cerca de Puerto King. La tripulación abandonó el barco después de que se desatara un incendio incontrolable, pero el buque no se hundió hasta el 23/5, cuando fue alcanzado por dos Sea Skuas lanzados por el Lynx XZ723 del 815 Sqdn Escuadrilla "Antelope".

Partió con el portaaviones desde Puerto William el 3/7/82 hacia el Reino Unido. Arribó a Portsmouth el 21/7 (para entonces el código '25' estaba pintado en azul escarapela) y fue oficialmente transferido al 809 Sqdn ese día, antes de ser volado a Yeovilton el 22/7. el 27/7/82 fue repintado con el esquema en gris mediano y al día siguiente recibió el código '-/256'. Embarcado en el "Illustrious" el 2/8/82 después de que el portaaviones había zarpado de Portsmouth para relevar al "Invincible" en el Atlántico Sur (los distintivos del Fénix fueron pintados en el trayecto). Partió de la Zona de Protección de las Islas Malvinas con el portaaviones el 21/10/82 hacia el Reino Unido (vía Estados Unidos). Fue volado a Yeovilton el 6/12/82 (tras su transferencia a la Unidad de Apoyo de Sea Harrier del 899 Sqdn para el 899 Sqdn), antes de que el buque arribra a Portsmouth el 8/12.

Después del 2/8/82 se le pintó en negro el nombre "Emanuelle" debajo de la cabina en el costado izquierdo (borrado antes del 6/12/82).

XZ460 FRS.1

El 29/3/82 con el 800 Sqdn en Yeovilton con el código 'H/126'. Embarcó en el "Hermes" en Portsmouth el 2/4 y partió con el buque el 5/4. Desde el 10/4 fue pintado a pincel con el esquema de baja visibilidad. Los dos últimos dígitos del código se mantuvieron y fueron repintados en negro, quedando de esta manera: '-/(1)26'.

El 1/5, cuando era piloteado por el Lt Hale durante un bombardeo sobre el aeródromo de Prado del Ganso (en compañía del Lt Cdr Frederiksen, en el ZA191), una bomba de racimo lanzada por el XZ460 o el ZA191 hizo impacto directo en un Pucará del Grupo 3 (A-527) que estaba a punto de carretear para el despegue. El piloto, teniente Jukic, resultó muerto y el avión completamente destruido.

El 9/5 el Lt CCdr Batt estaba volando el avión cuando atacó al pesquero argentino "Narwal", utilizado como recolector de inteligencia, unas 60 millas al sudeste de Puerto Argentino. La bomba del soporte central entró en la zona de proa pero no explotó. Esto, junto con el fuego de cañón del mismo y del Flt Lt Morgan en el ZA191 (más ataques con cañones posteriores por el Lt Hale y el S/Lt George) dañó hasta tal punto al buque que fue detenido y más tarde abordado. Se hundió cuando era remolcado al día siguiente, bajo malas condiciones meteorológicas, a causa de los daños sufridos.

Partió con el portaaviones desde Puerto William el 3/7/82 en camino hacia el Reino Unido. Arribó a Portmouth el 21/7 y ese día fue oficialmente transferido al 899 Sqdn antes de ser volado a Yeovilton el 22/7.

XZ491 FRS.1

El 29/3/82 en St Athan marcado 'N/004' (ex 801 Sqdn). Entregado por vía terrestre de St Athan a la Unidad de Apoyo de Sea Harrier del 899 Sqdn en Yeovilton el 14/4 (los números de serie y códigos cubiertos y sin marcas en la deriva) para entrega nominal al 899 Sqdn antes de ser transferido oficialmente al 809 Sqdn el 23/4. Repintado con el esquema de grises medianos el 26/4 y se le aplicaron todas las marcas externas. Partió de Yeovilton hacia Banjul, Gambia, el 30/4 (reabastecido de combustible aire-aire en camino) y llegó a Wideawake el 1/5. Embarcó en el "Atlantic Conveyor" en las afueras de Ascensión el 6/5 y partió con el buque hacia la Zona de Exclusión Total el 7/5. Volado al "Invincible" el 19/5 donde fue transferido al 801 Sqdn. El Fénix y los títulos ROYAL NAVY fueron cubiertos y se le aplicó el código '-/002' (número vacante, ver ZA174). Volado desde el "Invincible" al "Illustrious" el 26/8/82 para su transferencia al 809 Sqdn, con lo que la dotación de la unidad llegó a diez aviones. Recodificado '-/258' en negro en los flancos de las tomas de aire de la turbina (el último dígito no se pintó en las coberturas de las ruedas estabilizadoras) en tanto que el Fénix y los títulos ROYAL NAVY fueron restaurados (solamente en el lado de babor para cuando el avión retornó al Reino Unido). Partió de la Zona de Protección de las Islas Malvinas con el portaaviones el 21/10/82 hacia el Reino Unido (vía Estados Unidos). Voló a Yeovilton el 6/12/82, después de su transferencia ese día al 801 Sqdn, antes de que el portaaviones atracara en Portsmouth el 8/12.

Después del 26/8/82 se le pintó el nombre "Cindy Lou" en negro debajo de la cabina en el lado izquierdo (borrado antes del 6/12/82).

XZ492 FRS.1

El 29/3/82 con el 899 Sqdn en Yeovilton codificado 'H/123'. Embarcó en el "Hermes" en Portsmouth el 2/4 y partió con el buque el 5/4. A partir del 10/4 fue pintado a pincel en el esquema de baja visibilidad. Los dos últimos dígitos del código fueron mantenidos y repintados en negro, y quedaron así: '-/(1)23' (solamente aparecía en el lado de estribor para cuando el avión retornó al Reino Unido).

El 21/5, cuando era piloteado por el Lt Cdr Thomas, interceptó a uno de cuatro A-4C Skyhawk del Grupo 4 que se dirigían a San Carlos por sobre la Gran Malvina. Disparó un AIM-9L y el misil impactó en el Skyhawk, que explotó al caer a tierra. El Lt Cdr Blissett en el XZ496 derribó a otro de los Skyhaws. El teniente López (en el C-309) se eyectó sin éxito y resultó muerto. El primer teniente Manzottri (con el C-325) no se pudo eyectar y por lo tanto puede haber muerto antes de que su avión impactara en el suelo. Ambos Skyhawks se estrellaron cerca uno de otro al sur de Puerto Christmas cerca del Establecimiento Chartres.

Partió con el "Hermes" desde Puerto William el 3/7/82 hacia el Reino Unido. Arribó a Portsmouth el 21/7 y ese día fue oficialmente transferido al 899 Sqdn, antes de ser volado a Yeovilton el 22/7.

La marca de derribo consistía en un Skyhawk pintado en blanco debajo de la cabina del lado izquierdo (no se conoce la fecha cuando fue borrado, pero fue posterior al 22/7/82).

XZ493 FRS.1

El 29/3/82 con el 801 Sqdn en Yeovilton con el código 'N/001'. Embarcó en el "Invincible" en Portsmouth el 4/4 y partió con el buque al día siguiente. Durante el viaje al sur fue repintado con atomizador en el esquema de baja visibilidad y recibió el código '-/001'. Partió de la Zona de Protección de las Islas Malvinas con el portaaviones el 28/8/82 hacia el Reino Unido y llegó a Portsmouth el 17/9, desde donde, más tarde en ese día, fue desembarcado a Yeovilton luego de su transferencia al 800 Sqdn.

XZ494 FRS.1

El 29/3/82 con el 899 Sqdn en Yeovilton y con el código '-/716'. Transferido al 800 Sqdn el 2/4 para reforzar su dotación, embarcó en el "Hermes" en Portsmouth ese mismo día y partió con el buque el 5/4. A partir del 10/4 se le aplicó a pincel el esquema de baja visibilidad. Los dos últimos dígitos del código del 899 Sqdn fueron retenidos y repintados en negro, de esta manera: '/(7)16'. El 16/5, mientras era volado por el Lt McHarg (acompañado por el Lt Cdr Batt en el XZ459), el carguero argentino "Río Carcarañá" fue bombardeado mientras estaba anclado en el Estrecho San Carlos cerca de

Puerto King. La tripulación abandonó el buque luego de que se desataran incendios incontrolables, pero no se hundió hasta el 23/5 luego la nave fue alcanzada por dos Sea Skuas disparados por el Lynx XZ723 del 815 Sqdn Escuadrilla "Antelope".

Mientras era pilotedo por el Lt Cdr Gedge (acompañado por el Lt Cdr Braithwaite en el ZA190), llevó a cabo un ataque contra un Puma AE-500 del CAB601 que había sido abandonado cerca de Shag Cove House, en la Gran Malvina. Más temprano ese día el helicóptero había sido inmovilizado por el Flt Lt Morgan en el ZA192. Pero Morgan se había quedado sin munición y quedó para Gedge y Braithwaite la tarea de terminarlo con fuego de cañón. Un informe argentino difería levemente al decir que la tripulación del Puma había destruido al helicóptero antes de que Gedge y Braithwaite arribaran, para prevenir que cayera en manos británicas.

Volado desde el "Hermes" al "Invincible" el 2/7/82 después de su transferencia del 800 Sqdn al 801 Sqdn. A bordo del "Invincible" fue repintado y recodificado como '-/008' (en reemplazo del XZ456) en azul escarapela sobre la parte superior del costado de las tomas de aire y el último dígito del código se repetía en blanco en la cobertura de la rueda estabilizadora del lado de estribor. Partió de la Zona de Protección de las Islas Malvinas con el portaaviones el 28/8/82 hacia el Reino Unido, arribó a Portsmouth el 17/9 y desembarcó hacia Yeovilton después de su transferencia al 899 Sqdn.

XZ495 FRS.1

El 29/3/82 con el 801 Sqdn en Yeovilton con el código 'N/003'. Embarcó en el "Invincible" en Portsmouth el 4/4 y partió con el buque al día siguiente. Durante el trayecto al sur fue repintado con atomizador con el esquema de baja visibilidad y codificado como '-/003'. Dejó la Zona de Protección de las Islas Malvinas con el portaaviones el 28/8/82 hacia el Reino Unido. Arribó a Portsmouth el 17/9 y más tarde ese día desembarcó para Yeovilton en transferencia temporaria al 800 Sqdn.

XZ496 FRS.1

El 29/3/82 con el 800 Sqdn en Yeovilton con el código 'H/127'. Embarcó en el "Hermes" en Portsmouth el 2/4 y partió con el buque el 5/4. A partir del 10/4 fue repintado con pincel con el esquema de baja visibilidad. Los dos últimos dígitos del código fueron retenidos y sobrepintdos en negro: '-/(1)27'.

El 21/5, cuando era pilotedo por el Lt Cdr Blissett, uno de cuatro A-4C Skyhawk del Grupo 4 fue interceptado cuando se dirigía a San Carlos por sobre la Gran Malvina. Le disparó un AIM-9L y el misil fue visto impactar en el Skyhawk que inmediatamente explotó. Blissett entonces atacó a otro A-4C con fuego de cañón. Este último avión fue visto alejarse del área dejando una estela de humo negro proveniente de su ala izquierda, pero pudo volver al continente. El Ltd Cdr Thomas en el XZ492 derribó a otro de los Skyhawks. El teniente López se eyectó sin éxito del C-309 y resultó muerto mientras que el primer teniente Manzotti (en el C-325) no pudo eyectarse y así podría haber muerto antes de que el avión se estrellara en tierra. Ambos Skyhawks se estrellaron cerca uno de otro al sur del Puerto Christmas cerca del Establecimiento Chartres.

Partió con el "Hermes" desde Puerto Williams el 3/7/82 rumbo al Reino Unido. Arribó a Portsmouth el 21/7 y fue oficialmente transferido al 809 Sqdn ese día antes de ser volado a Yeovilton el 22/7. El 28/7 fue repintdo con el esquema en grises medianos y codificado '-/257'. Embarcó en el "Illustrious" el 3/8/82, después de que el buque hubiera partido de Portsmouth el 2/8 para relevar al "Invincible" el en Atlántico Sur (los distintivos del Fénix fueron aplicados en el camino). Dejó la Zona de Protección de las Islas Malvinas en el portaaviones el 21/10/82 hacia el Reino Unido (vía Estados Unidos). Fue volado a Yeovilton el 6/12/82 (tras su transferencia al 800 Sqdn) antes del arribo del buque a Portsmouth el 8/12.

La marca de derribo consistía en un Skyhawk pintado en blanco debajo de la cabina del lado izquierdo (borrada después del 22/7/82).

Después del 4/8/82 se le inscribió el nombre "Mrs. Robison" en negro debajo de la cabina en el lado de babor (borrado antes del 6/12/82).

XZ497 FRS.1 *No fue desplegado al sur*

El 29/3/82 en British Aerospace en Dunsfold bajo préstamo de la Oficina de Suministros del Ministerio de Defensa. Asignado al 809 Sqdn el 22/4 y llevado ese día desde Dunsfold a Yeovilton ya pintado con el esquema de grises medianos, con números de serie en negro bajo las alas y en la zona ventral pero sin las escarapelas. Utilizado en la fase final de alistamiento del 809 Sqdn para estar listo, si era requerido, como avión de reemplazo. Para el 26/4 se le habían aplicado los títulos ROYAL NAVY, las escarapelas de proa y el emblema del Fénix. Transferido al 899 Sqdn el 3/5/82. El dibujo del "puño alado" del Escuadrón (reemplazando al Fénix) y un pequeño número "4" debajo de ambos lados de la cabina, habían sido pintados en azul claro para el 13/5. El 17/6/82 las escarapelas en rojo oscuro y azul (sólo en la nariz) habían reemplazado a la variante en colores claros. Embarcó en el "Illustrious" el 17/7/82 para pruebas y entrenamiento, retornó a Yeovilton el 26/7. Partió de Yeovilton el 2/8/82 hacia British Aerospace en Dunsfold después de volver a la esfera del Ministerio de Defensa.

XZ498 FRS.1

El 29/3/82 con el 801 Sqdn en Yeovilton con el código 'N/005'. Embarcó en el "Invincible" en Portsmouth el 4/4 y partió con el buque al día siguiente. Durante el trayecto al sur fue repintado con atomizador con el esquema de baja visibilidad y recibió el código '-/005'. Dejó la Zona de Protección de las Islas Malvinas con el portaaviones el 28/8/82 con rumbo al Reino Unido. Llegó a Portsmouth el 17/9 y fue volado a Yeovilton más tarde ese mismo día para su transferencia al 800 Sqdn.

XZ499 FRS.1

El 29/3/82 con el 801 Sqdn en Yeovilton codificado 'N/000'. Transferido ese día a la Unidad de Apoyo de Sea Harrier del 899 Sqdn y visto operando con el recientemente formado 809 Sqdn del 8/4 todavía con la identificación 'N/000'. El 15/4 fue oficialmente transferido de la Unidad de Apoyo al 809 Sqdn y los días 21-22/4 fue repintado con el esquema de grises medianos. Para el 26/4 se le habían colocado una lanza de reabastecimiento en vuelo y todas las marcas exteriores. Partió de Yeovilton hacia Banjul, Gambia, el 1/5 (con recarga de combustible en vuelo) y llegó a Wideawake el 2/5. Embarcó en el "Atlantic Conveyor" en las afueras de Ascensión el 6/5 y partió con el buque hacia la Zona de Exclusión Total al día siguiente. Volado al "Hermes" el 18/5 donde fue transferido al 800 Sqdn. El Fénix y los títulos ROYAL NAVY fueron cubiertos con pintura y se utilizaron los dos últimos dígitos del número de serie en lugar de un código del 800 Sqdn. de esta manera: '99'.

El 22/5, cuando era volado por el Lt Hale sobre el Seno Choiseul, fue detectado el buque patrullero de la Prefectura "Río Iguazú" cuando se dirigía hacia Prado del Ganso. Con cubierta superior provista por el Lt Cdr Frederiksen (en el XZ460), Hale atacó al buque y provocó que fuera encallado y abandonado. El "Río Iguazú" fue nuevamente averiado el 13/6 por un Sea Skua disparado por el Lynx XZ691 de la Escuadrilla "Penelope" del 815 Sqdn.

El 8/6, mientras era piloteado por el Lt Smith, fue atacado un A-4B Skyhawk (C-204 del Grupo 5) que volaba rasante sobre el Seno Choiseul. Se disparó un AIM-9L que impactó en el avión, el que golpeó el terreno en la costa norte de Lafonia en Rain Cove (el Skyhawk podría haber golpeado las dunas antes de ser alcanzado por el misil). El piloto, primer teniente Bolzán, resultó muerto. Partió con el "Hermes" desde Puerto Williams el 3/7/82 hacia el Reino Unido. Desembarcó en Yeovilton el 19/7 antes de que el portaaviones atracara en Portsmouth el 21/7. Reasignado al 809 Sqdn ese día y recodificado '-/255' el 26/7. Embarcó en el "Illustrious" el 2/8/82 después de que el buque partiera ese día de Portsmouth para relevar al "Invincible" en el Atlántico Sur (los distintivos del Fénix fueron pintados en el camino). Dejó la Zona de Protección de las Islas Malvinas con el portaaviones el 21/10/82 (vía Estados Unidos) y fue volado a Yeovilton el 6/12 (transferido al 801 Sqdn) antes de que el buque arribara al Puerto de Portsmouth el 8/12.

La marca de derribo consistía en un Dagger pintado en blanco bajo la cabina del lado de babor; ese tipo de avión fue el que originalmente se pensó había sido alcanzado pero evidencias posteriores mostraron que se trataba de un Skyhawk (borrada después del 19/7/82).

Con posterioridad al 2/8/82 se pintó el nombre "Ethel" en negro debajo de la cabina del lado izquierdo (eliminado después del 6/12/82).

XZ500 FRS.1

El 29/3/82 con el 800 Sqdn en Yeovilton con el código 'H/130'. Embarcó en el "Hermes" en Portsmouth el 2/4 y partió con el buque el 5/4. A partir del 10/4 fue pintado a pincel con el esquema de baja visibilidad. Se retuvieron los dos últimos dígitos del código y (casi con seguridad) fueron repintados en azul escarapela: '-/(1)30'.

El 16/5, piloteado por el Lt Cdr Auld (acompañado por el Lt Hargreaves en el ZA191), fue atacado el carguero argentino "Bahía Buen Suceso" cuando estaba en el muelle de Bahía Fox Oriental. Los daños aparentemente fueron leves pero los suficientes para impedir que el buque volviera a zarpar.

El 21/5, cuando era pilotedo por el Flt Lt Leeming, fue atacado un A-40 Skyhawk de la 3 Escuadrilla (0667/3-A-314) sobre el Estrecho San Carlos. Leeming experimentó dificultades con el AIM-9L y recurrió al fuego de cañón. Picó hacia el Skyhawk desde arriba y atrás, disparando hacia un punto detrás de la zona de la cabina. El A-4Q se desintegró y Leeming voló a través de los restos que cayeron al Estrecho. Su piloto, teniente de fragata Márquez, resultó muerto.

Partió con el "Hermes" desde Puerto Williams el 3/7/82 en camino hacia el Reino Unido y desembarcó en Yeovilton el 19/7 antes de que el portaaviones atracara en Portsmouth el 21/7 (para ese entonces el código '30' positivamente aparecía en azul escarapela). Transferido al 809 Sqdn el 21/7 y para el 23/7 había sido repintado en el esquema de grises medios y codificado '-/252'. Embarcó en el "Illustrious" el 2/8/82 después de que el buque saliera de Portsmouth ese día para relevar al "Invincible" en el Atlán-

PERDIDAS DE AVION

Para ser leído en conjunto con los Detalles de Aviones individuales y las Historias de Unidades correspondientes. Las pérdidas de cada tipo están encolumnadas en orden de

SEA HARRIER FRS.1 — Pérdidas 6

1	XZ450 Escuadrón 800	*4-5-82*	*c1612Z*
2	XZ452 Escuadrón 801	*6-5-82*	*c1200Z*
3	XZ453 Escuadrón 801	*6-5-82*	*c1200Z*
4	ZA192 Escuadrón 800	*23-5-82*	*2254Z*
5	ZA174 Escuadrón 801	*29-5-82*	*1849Z*
6	XZ456 Escuadrón 801	*1-6-82*	*c1740Z*

HARRIER GR. 3 (RAF) — Pérdidas 4

7	XZ972 Escuadrón 1 (F)	*21-5-82*	*c1235Z*
8	XZ988 Escuadrón 1 (F)	*27-5-82*	*c1635Z*
9	XZ963 Escuadrón 1 (F)	*30-5-82*	*1520Z*
10	XZ989 Escuadrón 1 (F)	*8-6-82*	*c1500Z*

CHINOOK HC. 1 — Pérdidas 3

11	ZA706 Escuadrón 18	*25-5-82*	*1936Z*
12	ZA716 Escuadrón 18	*25-5-82*	*1936Z*
13	ZA719 Escuadrón 18	*25-5-82*	*1936Z*

SEA KING HC. 4/HAS.5 — Pérdidas 5

14	ZA311 Escuadrón 846	23-4-82	*2113Z*
15	ZA132 Escuadrón 826	12-5-82	*1735Z*
16	XZ573 Escuadrón 826	18-5-82	*0030Z*
17	ZA290 Escuadrón 846	18/19-5-82	*desconocida*
18	ZA294 Escuadrón 846	19-5-82	*2215Z*

NES DEL REINO UNIDO

fecha y hora. El número que aparece en la columna de la izquierda es acumulativo y lleva al final total de pérdidas de aviones británicos.

WESSEX HAS. 3/HU.5 — Pérdidas 9

19	XT464	Escuadrón 845 Escuadrilla 'C'	22-4-82	c1520Z
20	XT473	Escuadrón 845 Escuadrilla 'C'	22-4-82	c1535Z
21	XS480	Escuadrón 848 Escuadrilla 'D'	25-5-82	1936Z
22	XS495	Escuadrón 848 Escuadrilla 'D'	25-5-82	1936Z
23	XS499	Escuadrón 848 Escuadrilla 'D'	25-5-82	1936Z
24	XS512	Escuadrón 848 Escuadrilla 'D'	25-5-82	1936Z
25	XT476	Escuadrón 848 Escuadrilla 'D'	25-5-82	1936Z
26	XT483	Escuadrón 848 Escuadrilla 'D'	25-5-82	1936Z
27	XM837	Escuadrón 737 de la 'Glamorgan'	12-6-82	0637Z

LYNX HAS. 2 — Pérdidas 3

28	XZ251	Escuadrón 815, de la 'Ardent'	21-5-82	1740Z
29	XZ242	Escuadrón 815, de la 'Coventry'	25-5-82	1821Z
30	XZ700	Escuadrón 815, de la 'Newcastle'	25-5-82	1936Z

SCOUT AH. 1 — Pérdidas 1

31	XT629	3 CBAS * Escuadrilla 'B'	28-5-82	c1455Z

GAZELLE AH. 1 — Pérdidas 3

32	XX411	3 CBAS Escuadrilla 'C'	21-5-82	c1141Z
33	XX402	3 CBAS Escuadrilla 'C'	21-5-82	c1146Z
34	XX377	3 CBAS Escuadrilla 'C'	6-6-82	0408Z

* *CBAS: Commando Brigade Air Squadron*

tico Sur (los distintivos del Fénix fueron aplicados durante el trayecto). Abandonó la Zona de Protección de las Islas Malvinas con el portaaviones el 21/10/82 hacia el Reino Unido (vía Estados Unidos) y voló a Yeovilton el 6/12 (transferido ese día al 800 Sqdn) antes de que el buque atracara en Portsmouth el 8/12.

La marca de derribo consistía en un Skyhawk pintado en blanco debajo de la cabina en el lado de babor (borrado después del 19/7/82).

Con posterioridad al 2/8/82 se pintó el nombre "Myrtle" en negro debajo de la cabina del costado izquierdo (borrado antes del 6/12/82).

ZA174 FRS.1

El 29/3/82 con el 801 Sqdn en Yeovilton con el código 'N/002'. Transferido a la Unidad de Apoyo de Sea Harrier del 899 Sqdn el 31/3 y visto allí el 2/4. Fue visto en vuelo con el recientemente formado 809 Sqdn el 8/4 todavía con el código 'N/002'. El 13/4 las marcas del código fueron borradas como preparación para una repintura general antes de su transferencia oficial de la Unidad de Apoyo al 809 Sqdn el 15/4. Repintado en el esquema de grises medianos los días 20-21/4 y para el 26/4 había incorporado una lanza de reabastecimiento y todas las identificaciones externas. Partió de Yeovilton haci Banjul en Gambia el 30/4 (reabastecido en vuelo) y llegó a Wideawake el 1/5. Embarcó en el "Atlantic Conveyor" en las afueras de Ascensión el 6/5 y partió con el buque hacia la Zona de Exclusión Total el 7/5. Volado al "Invincible" el 19/5 donde fue transferido al 801 Sqdn. Las marcas del Fénix y ROYAL NAVY fueron tapadas con pintura y se le aplicó el código (vacante) '-/000'.

El 29/5, mientras estaba en posición para despegar, el buque roló muy fuerte en un mar sumamente agitado cuando viró para ponerse de proa al viento y el avión se deslizó sin control a través de cubierta y cayó al mar. Su piloto, Lt Cdr Broadwater, pudo eyectarse y sólo tenía lesiones leves cuando fue rescatado por un helicóptero, pero el avión se perdió en la posición 51°48.3'S 54°29.8'W.

XZ175 FRS.1

El 29/3/82 con el 801 Sqdn en Yeovilton codificado 'N/004'. Embarcó en el "Invincible" en Portsmouth el 4/4 y partió con el buque al día siguiente. Durante el trayecto al sur fue repintado en el esquema de baja visibilidad y recibió el código '-/004'. El 21/5 cuando era piloteado por el Lt Cdr Ward, fue atacado un Dagger del grupo 6 (de un total de tres) que volaba rasante al oeste de Puerto Howard. Ward disparó un AIM-9L cuando se cruzó en su camino y el Dagger (C-407) explotó al impactar el misil. Su piloto, primer teniente Senn, se eyectó con éxito antes de que el avión se estrellara en tierra unas dos millas al sur del Monte Caroline.

Dejó la Zona de Protección de las Islas Malvinas con el portaaviones el 28/8/82 hacia el Reino Unido y arribó a Portsmouth el 17/9, desde donde desembarcó hacia Yeovilton más tarde ese mismo día, transferido al 800 Sqdn.

No recibió marcas de derribos.

ZA176 FRS.1

El 29/3/82 en depósito (sin código) en St Athan (la Base de Depósito de Reserva de la Flota). Transferido a la Unidad de Apoyo de Sea Harrier del 899 Sqdn (nominalmente para el 899 Sqdn) el 6/4 y llevado a Yeovilton ese día. Fue visto en vuelo con el recientemente formado 809 Sqdn el 8/4. Transferido oficialmente al 809 Sqdn el 14/4 antes de ser repintado en el esquema de grises medianos el 22/4. Para el 26/4 había incorporado una lanza para reabastecimiento en vuelo y todas las marcas externas. Partió de Yeovilton hacia Banjul, Gambia, el 30/4 (reabastecido en vuelo durante el trayecto) y llegó a Wideawake el 1/5. Embarcó en el "Atlantic Conveyor" en las afueras de Ascensión el 6/5 y partió con el buque al día siguiente. Volado al "Hermes" el 18/5 y transferido al 800 Sqdn. El Fénix y los títulos ROYAL NAVY fueron cubiertos con pintura y se aplicaron los dos últimos dígitos del número de serie en lugar de un código del 800 Sqdn, y quedó así: '76'. Partió con el "Hermes" desde Puerto William el 3/7/82 hacia el Reino Unido y desembarcó en Yeovilton el 19/7 antes de que el portaaviones atracara en Portsmouth el 21/7. Transferido oficialmente al 809 Sqdn el 21/7 y codificado '-/250' el 22/7. Embarcó en el "Illustrious" el 2/8/82 después de que el buque zarpara ese día de Portsmouth para relevar al "Invincible" en el Atlántico Sur (los distintivos del Fénix fueron pintados en el camino). Dejó la Zona de Protección de las Islas Malvinas con el portaaviones el 21/10/82 hacia el Reino Unido (vía Estados Unidos) y voló a Yeovilton el 6/12 (transferido ese día al 801 Sqdn) antes de que el buque atracara en Portsmouth el 8/12.

Después del 2/8/82 se le pintó el nombre "Hot Lips" (labios calientes) en negro (junto con un par de labios en rojo) debajo de la cabina del lado de babor (borrados antes del 6/12/82).

ZA177 FRS.1

El 29/3/82 en depósito (sin código) en St Athan (la Base de Depósito de Reserva de la Flota). Llevado desde allí a Unidad de Apoyo de Sea Harrier del 899 Sqdn (nominalmente al 899 Sqdn) el 6/4 y llevado a Yeovilton el 7/4 y oficialmente transferido a la unidad el 8/4. Sin embargo, ese día fue visto volar con el recientemente formado 809 Sqdn. El 13/4, todavía con el esquema en gris marino extra oscuro y blanco, se le habían colocado las plantillas para pintar el código '252', pero no se concretó. Transferido oficialmente el 15/4 del 899 Sqdn al 809 Sqdn. Repintado con el esquema de grises medianos los días 17 y 18/4, sin escarapelas y números de serie. El 21/4 se le colocaron una lanza para reabastecimiento en vuelo y dos tanques suplementarios de 330 galones para realizar prácticas de reabastecimiento con los Victor K.2 de los Escuadrones 55 y 57 los días 21 y 22/4. Para el 23/4 tenía ya pintadas las escarapelas y números de serie y al día siguiente se le agregaron los títulos ROYAL NAVY y los motivos del Fénix. Partió de Yeovilton hacia Banjul, Gambia, el 1/5 (reabastecido en vuelo) y llegó a Wideawake el 2/5. Embarcó en el "Atlantic Conveyor" en las afueras de Ascensión el 6/5 y partió con el buque hacia la Zona de Exclusión Total al día siguiente. Volado al "Hermes" el 18/5 donde fue transferido al 800 Sqdn. El Fénix y las leyendas ROYAL NAVY fueron cubiertas con pintura y se le aplicaron los dos últimos dígitos del número de serie en lugar de un código del 800 Sqdn, y quedó así: '77'.

El 8/6, cuando era piloteado por el Flt Lt Morgan sobre el Seno Choiseul, dos A-4B Skyhawks del Grupo 5 fueron interceptados a muy bajo nivel. Se dispararon dos AIM-9L y uno de los Skyhawks (el C-226) estalló en una bola de fuego y cayó en el Seno cerca de la Isla Philimore. El otro (C-228) fue alcanzado en la zona de la cola y cayó al mar unas dos millas al norte de la Isla Middle. Ambos pilotos, el teniente Arrarás (C-226) y el teniente Vázquez (C-228), resultaron muertos, aunque Vázquez fue visto eyectarse. Un hecho interesante tuvo lugar el 13/6: el Lt Hargreaves estaba a punto de aterrizar en la Base Operativa Adelantada en San Carlos para recargar combustible, cuando el Chinook HC.1 ZA718 del 18 Sqdn levantó las planchas de la pista con el viento provocado por sus rotores. El piloto tuvo que dirigirse al "Intrepid" para reabastecerse (el XZ455, el otro avión involucrado en el incidente, se dirigió al "Fealess").

Partió con el "Hermes" desde Puerto Williams el 3/7/82 hacia el Reino Unido y llegó a Portsmouth el 21/7 (ubicado en la cabeza de la rampa de esquí). Desembarcó en Yeovilton el 22/7 para mantenimiento por parte de la Unidad de Apoyo de Sea Harrier del 899 Sqdn, antes de ser entregado el 899 Sqdn c.6/8/82.

Las marcas de derribos consistían en dos Daggers pintados en blanco debajo de la cabina (en el lado de babor) ese tipo de avión fue el que originalmente se pensó había sido alcanzado (aunque el Flt Lt Morgan no lo creyó así) y que evidencias posteriores probaron se trataba de Skyhawks (borradas después del 18/8/82).

ZAW190 FRS.1

El 29/3/82 en depósito (sin código) en St Athan (la Base de Depósito de Reserva de la Flota). Asignado a la Unidad de Apoyo de Sea Harrier del 899 Sqdn el 6/4 (nominalmente para el 899 Sqdn) y llevado a Yeovilton el 7/4. Fue visto volando con el recientemente formado 809 Sqdn el 8/4. Oficialmente transferido de la Unidad de apoyo al 809 Sqdn el 15/4, fue repintado con el esquema de grises medianos el 19/4. Para el 26/4 se le habían incorporado una lanza de reabastecimiento en vuelo y todas las marcas externas. Partió de Yeovilton hacia Banjul, Gambia, el 30/4 (rebastecido en vuelo) y llegó a Wideawake el 1°/5. Embarcó en el "Atlantic Conveyor" en las afueras de Ascensión el 6/5 y al día siguiente partió con el buque hacia la Zona de Exclusión Total. Inicialmente volado al "Hermes" el 18/5 y luego, más tarde ese día, al "Invincible" para su transferencia al 801 Sqdn. Los títulos ROYAL NAVY y los distintivos del Fénix fueron tapados con pintura y se le aplicó el código '-/009' (en reemplazo del XZ453).

El 21/5, cuando era volado por el Lt Thomas, fueron interceptados dos de tres Daggers del Grupo 6 al oeste del Puerto Howard y se les disparó un AIM-9L a cada uno. El primer avión (el C-404, del mayor Justo Piuma) explotó pero su piloto pudo eyectarse con éxito antes de que el avión se estrellara cerca de Green Hill Bridge. El segundo misil de Thomas explotó debajo del ala izquierda del segundo Dagger (C-403, del capitán Donadille). Este también logró eyectarse sin problemas antes de que su avión se estrellara (virtualmente intacto) cerca de Green Hill Bridge, en la Gran Malvina.

El 23/5, cuando era piloteado por el Lt Cdr Braitwaite (acompañado por el Lt Cdr Gedge en el XZ494), atacó al Puma AE-500 del CAB601 que había sido abandonado en tierra cerca de Shag Cove House, en la Gran Malvina. El helicóptero había sido inmovilizado más temprano ese día por el Flt Lt Morgan en el ZA192. Pero Morgan se había quedado sin munición y fueron Braithwaite y Gedge los encargados de terminar la tarea con fuego de cañón. Un informe argentino difería levemente en el hecho de que la tripulación del Puma dijo haber destruido al helicóptero antes de que llegaran Braitwaite y Gedge, para que no cayera en manos británicas.

Abandonó la Zona de Protección de las Islas Malvinas con el portaaviones el 28/8/82 hacia el Reino Unido y llegó a Portsmouth el 17/9, donde más tarde ese día desembarcó para Yeovilton en transferencia temporaria al 800 Sqdn.

No se le aplicaron marcas de derribos.

ZA191 FRS.1

El 29/3/82 con el 899 Sqdn en Yeovilton con el código '-/718'. Transferido al 800 Sqdn el

2/4 para incrementar la dotación de la unidad, embarcó en el "Hermes" en Portsmouth ese mismo día, para partir con el buque el 5/4. Desde el 10/4 fue pintado a pincel con el esquema de baja visibilidad. Los dos últimos dígitos del código del 899 Sqdn fueron retenidos y repintados en negro: '-/(7)18'.

El 1/5, cuando era volado por el Lt Cdr Frederiksen en una misión de bombardeo sobre el aeródromo de Prado del Ganso (acompañado por el Lt Hale en el XZ460), una bomba de racimo lanzada por el ZA191 o por el XZ460, hizo impacto directo en un Pucará (A-527) del Grupo 3 que estaba a punto de carretear para el despegue. El piloto, teniente Jukic, resultó muerto y su avión totalmente destruido.

Durante la mañana del 9/5 el Flt Lt Morgan (en compañía del Lt Cdr Batt, en el XZ460) estaba volando el avión cuando atacó al pesquero recolector de inteligencia "Narwal", unas 60 millas al sudeste de Puerto Argentino. La bomba que lanzó, la del soporte central, erró al blanco (la de Batt impactó pero no explotó), pero el ataque con cañón de ambos aviones (al que se le sumó un posterior ataque con cañones del Lt Hale y el S/Lt George) averiaron de tal manera al buque que fue detenido y más tarde abordado. Como consecuencia de los daños recibidos, se hundió al día siguiente cuando era remolcado bajo condiciones meteorológicas adversas.

El 16/5, cuando era volado por el LT Hargreaves (junto al Lt Cdr Auld en el XZ500), el carguero argentino "Bahía Buen Suceso" fue atacado cuando estaba junto al muelle en la Bahía Fox Oriental. Los daños aparentemente fueron leves pero los suficientes como para que el buque no pudiera volver a navegar. El avión fue averiado en la zona de la cola por fuego argentino durante el ataque, pero fue rápidamente reparado y volvió al servicio.

El 23/5, cuando era volado por el Flt Lt Leeming (acompañado por el Flt Lt Morgan en el ZA192), fue atacado un A-109A (AE-337) del CAB601 cuando se ocultaba en una pequeña quebrada cerca de Sahg Cove House, en la Gran Malvina. Tanto Leeming como Morgan lo atacaron con cañones hasta que el helicóptero explotó y se incendió. La tripulación escapó sin daños.

Partió con el "Hermes" desde Puerto William el 3/7 hacia el Reino Unido, desembarcó en Yeovilton el 19/7 (transferido al 809 Sqdn) antes de que el portaaviones atracara en Portsmouth el 21/7.

Repintado con el esquema en grises medianos los días 23-24/7 y visto por primera vez como '-/253' el 25/7. Embarcó en el "Illustrious" el 2/8/82 después de que el buque zarpara de Portsmouth ese día para relevar al "Invincible" en el Atlántico Sur (los distintivos del Fénix fueron aplicados durante el trayecto). Dejó la Zona de Protección de las Islas Malvinas con el "Illustrious" el 21/10/82 hacia el Reino Unido. Fue volado a Yeovilton el 6/12 (transferido al 899 Sqdn) antes de que el portaaviones atracara en Portsmouth el 8/12.

No se le aplicaron marcas de derribos.

Después del 2/8/82 se le pintó el nombre "Phyllis" en negro debajo de la cabina de lado de babor (borrado antes del 6/12/82).

ZA192 FRS.1

El 29/3/82 en depósito (sin código) en St Athan (la Base de Depósito de Reserva de la Flota). Llevado desde St Athan hasta la Unidad de Apoyo de Sea Harrier del 899 Sqdn en Yeovilton el 4/4 para su preparación final antes de unirse al 800 Sqdn. Embarcó en el "Hermes" en Portsmouth ese mismo día (todavía sin código) y partió con el buque el 5/4. A partir del 10/4 se le aplicó a pincel el esquema de baja visibilidad. Los dos últimos dígitos del número de serie fueron pintados en negro en lugar de un código del 800 Sqdn, por lo que quedó así, '92'.

El 1/5, mientras era volado por el Flt Lt Morgan durante una misión de bombardeo al aeródromo de Puerto Argentino, una bomba de racimo lanzada por este avión fue casi con seguridad la responsable de truncar la cola del Islander (VP-FAY) del FIGAS (Servicio Aéreo Gubernamental de las Islas Malvinas) requisado por los argentinos, que estaba estacionado cerca de la pista. El Sea Harrier fue alcanzado en la deriva por un proyectil de 20 mm disparado por los argentinos pero pudo volver al "Hermes", donde fue rápidamente reparado y retornó al servicio.

El 23/5, otra vez piloteado por el Flt Lt Morgan (acompañado por el Flt Lt Leeming en el ZA191), un Puma (RE-503) del CAB601 fue visto cuando volaba al ras del agua cerca de Shag Cove House, en la Gran Malvina. Morgan descendió e hizo una pasada de frente para identificar positivamente a la aeronave, pero esto hizo que el piloto del Puma iniciara una acción evasiva que resultó en que se estrellara y explotara enseguida del impacto. Leeming vio entonces a un A-109A (AE-337) de la misma unidad que se cubría en una pequeña hondonada. El y Morgan atacaron al helicóptero hasta que explotó y se incendió. La tripulación escapó sin daños. Inmediatamente después de este ataque, un segundo Puma (AE-500) fue visto cerca del AE-503. Leeming había agotado su munición así que Morgan atacó al helicóptero con los escasos proyectiles que le quedaban y lo inmovilizó (el Puma fue destruido más tarde ese día durante un ataque del Lt Cdr Gedge, en el XZ494 y el Lt Cdr Braithwaite, en el ZA190). Cuando Morgan y Leeming se alejaban de la zona, vieron un tercer Puma (AE-508) pero tuvieron que dejarlo sin atacar.

Más tarde ese día el Lt Cdr Batt despegó del "Hermes" con el ZA192 para un bombardeo al aeródromo de Puerto Argentino. Poco después del despegue fue visto explotar, ya fuera poco antes o al impactar en el mar cerca de la posición 50º35'S 56º15'W. El Lt Cdr Batt resultó muerto.

Se piensa que no recibió marcas de derribos.

ZA193 FRS.1

El 29/3/82 en depósito (sin código) en St Athan (la Base de Depósito de Reserva de la Flota). Entregado a la Unidad de Apoyo de Sea Harrier del 899 Sqdn en Yeovilton el 3/4. Transferido al 800 Sqdn el 4/4 y embarcado ese día en el "Hermes" en Portsmouth (todavía sin código). Partió con el buque el 5/4. Desde el 10/4 se le aplicó a pincel el esquema de baja visibilidad (manteniendo la escarapela Clase "D" en rojo, blanco y azul bajo las alas). Casi con seguridad se le aplicaron los dos últimos dígitos del número de serie, en azul escarapela, en lugar de un código del 800 Sqdn, por lo que quedó así: '93'.

El 24/5, mientras era volado por el Lt Smith cerca de la Isla Borbón, fue interceptado a baja altitud un Dagger del Grupo 6 (uno de cuatro). Le disparó un AIM-9L que destruyó al avión. El Lt Cdr Auld en el XZ57 derribó otros dos Daggers. Los tres alcanzados fueron el C-410 (teniente Castillo), el C-419 (mayor Puga) y el C-430 (capitán Díaz). De éstos, Auld casi con seguridad derribó al C-419 y (probablemente) al C-430. Esto dejaría al C-410 como el alcanzado por Smith y se piensa que serían de ése los restos de un Dagger inidentificado hallado en el lado occidental de la Bahía Elefante en las faldas del Monte First. Puga y Díaz se eyectaron con éxito pero Castillo resultó muerto al explotar su avión.

Partió con el "Hermes" desde Puerto William el 3/7/82 hacia el Reino Unido. Desembarcó para Yeovilton el 19/7 (transferido al 809 Sqdn)) antes de que el portaaviones atracara en Portsmouth el 21/7 (para entonces el código '93' estaba definitivamente pintado en azul escarapela). Repintado en el esquema de grises medios los días 24 y 25/7, fue visto por primera vez como '-/254' el 25/7/82.

Embarcó en el "Illustrious" el 2/8/82 después de que el buque zarpara de Portsmouth ese día hacia el Atlántico Sur para relevar al "Invincible" (el Fénix fue pintado durante el trayecto). Abandonó la Zona de Protección de las Islas Malvinas con el portaaviones hacia el Reino Unido (vía Estados Unidos) el 21/10/82. Voló a Yeovilton el 6/12 (transferido ese día al 801 Sqdn) antes de que el buque atracara en Portsmouth el 8/12.

La marca de derribo consistía en un Dagger pintado en blanco debajo de la cabina del lado izquierdo (eliminada después del 19/7/82).

Después del 2/8/82 se le pintó el nombre "Esmeralda" en negro debajo de la cabina del costado izquierdo (borrado antes del 6/12/82).

ZA194 FRS.1

El 29/3/82 todavía en construcción en British Aerospace en Dunsfold. El armado final y las pruebas fueron adelantadas dos meses y el primer vuelo desde Dunsfold se concretó el 23/4. Llevado a Yeovilton (asignado al 809 Sqdn) el 24/4, ya pintado con el esquema de grises medianos y los números de serie bajo las alas y la deriva en negro, pero sin escarapelas. El 29/4 se agregaron los títulos ROYAL NAVY, las escarapelas y los Fénix (se mantuvieron los números de serie en negro bajo las alas) y para esa fecha había recibido la lanza de reabastecimiento en vuelo.

Partió de Yeovilton hacia Banjul, Gambia, el 30/4 (reabastecido en vuelo) y llegó a Wideawake el 1/5. Emarcó en el "Atlantic Conveyor" en las afueras de Ascensión el 6/5 y partió con el buque hacia la Zona de Exclusión Total el 7/5. Volado al "Hermes" el 18/5 donde fue transferido al 800 Sqdn. Los Fénix y los títulos ROYAL NAVY fueron cubiertos con pintura y se le aplicaron los dos últimos dígitos del número de serie, '94', en lugar de un código del 800 Sqdn.

El 23/5, cuando era piloteado por el Lt Hale, fue interceptado un Dagger (C-437 del Grupo 6) sobre la Isla Borbón. Le disparó un AIM-9L que alcanzó al avión y provocó que cayera en el lado occidental de la Bahía Elefante, unas dos millas al norte del Establecimiento de Isla Borbón. El piloto, teniente Volponi, resultó muerto.

Partió con el "Hermes" desde Puerto William el 3/7/82 hacia el Reino Unido y desembarcó en Yeovilton el 19/7 antes de que el portaaviones atracara en Portsmouth el 21/7. A su arribo fue transferido al 809 Sqdn y codificado '-/251' el 22/7. Para el Día Aéreo de Yeovilton el 31/7/82 lucía nuevamente los títulos ROYAL NAVY y los distintivos del Fénix en azul claro (cuando el avión retornó al Reino Unido estaban en azul claro y rosa). Embarcó en el "Illustrious" el 2/8/82 después de que el buque saliera de Portsmouth ese día para relevar al "Invincible" en el Atlántico Sur. Dejó la Zona de Protección de las Islas Malvinas con el portaaviones el 21/10/82 hacia el Reino Unido (vía Estados Unidos). Voló a Yeovilton (transferido a la Unidad de Apoyo de Sea Harrier del 899 Sqdn) el 6/12 antes de que el buque atracara en Portsmouth el 8/12.

La marca de derribo consistía en un Dagger pintado en blanco debajo de la cabina del lado de babor (borrada después del 19/7/82).

Después del 2/8/82 se le pintó en negro el nombre "Rosie" debajo de la cabina del costado izquierdo (borrado antes del 6/12/82).

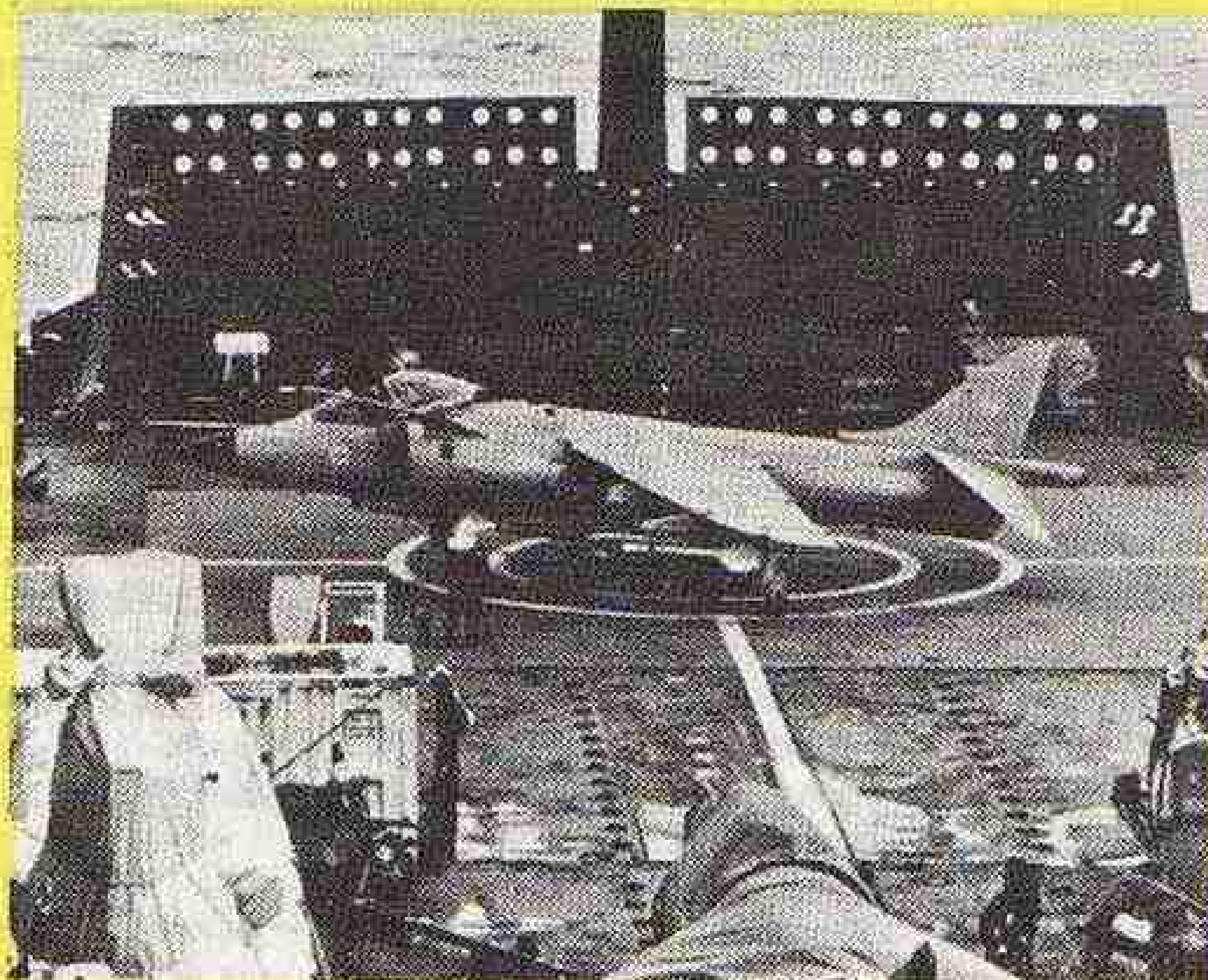
REINO UNIDO

COMBATE

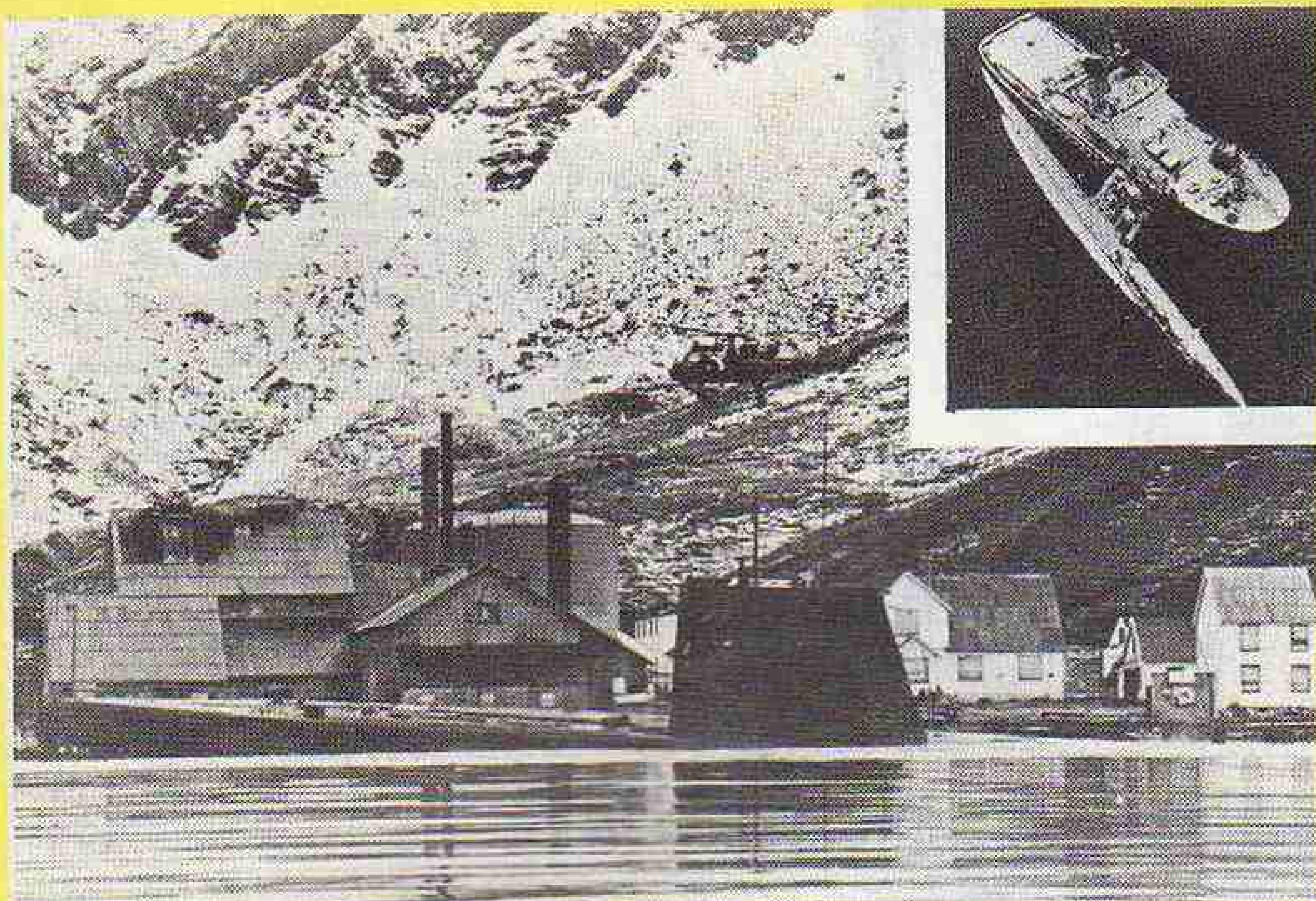
Al no presentarse ni la más remota posibilidad de una solución diplomática y ante la convicción de la Argentina de que una invasión británica de las Malvinas era inminente, los primeros golpes fueron asestados por la Fuerza de Tareas en la mañana del 1°,de mayo. Los ataques aéreos contra los aeródromos de Puerto Argentino y de Pradera del Ganso tenían por objetivo inutilizarlos y destruir a todos los aviones que se encontrasen en ellos. Junto con el primer bombardeo naval –que se realizó esa tarde– también tenían por propósito distraer la atención de los argentinos, para ocultar la infiltración de pequeños grupos de fuerzas especiales en Soledad y Gran Malvina. Sin la información suministrada luego por esos hombres experimentados, las operaciones anfibias planeadas para ese mismo mes hubiesen sido extremadamente aleatorias. Tanto la Argentina como el Reino Unido iban a aprender mucho de los acontecimientos del 1° de mayo; un súbito ataque que virtualmente no encontró oposición contra tres buques británicos que navegaban juntos por parte de caza bombarderos argentinos, suministró la debida advertencia sobre los riesgos de estas operaciones navales, emprendidas sin un sistema de alarma temprana y en consecuencia sin cobertura aérea.

Durante la noche del 1° al 2 de mayo un importante grupo naval argentino se esforzó por encontrar a los portaaviones británicos que sabía se hallaban cerca. Una vez que los localizaron por medio de aviones, el "25 de Mayo" se preparó para lanzar ataques directos contra el "Hermes" y el "Invencible". Dichas incursiones se frustraron por causas ajenas a los británicos, pero la amenaza que representaban las mayores unidades argentinas, el "25 de Mayo" y el veterano crucero "General Belgrano" (este último en navegación al sudoeste de Malvinas) fue considerada inaceptable y en consecuencia el crucero fue torpedeado en la tarde del 2 de mayo. El ataque efectuado por el submarino "Conqueror" fue coherente con la advertencia hecha a la Argentina el 23 de abril. Al "Conqueror" se le habían dado órdenes de impedir que buques de guerra argentinos interfiriesen la operación "Paraquat" y durante varios días los sumergibles británicos habían estado preparados para atacar con torpedos a cualquier barco que constituyese una amenaza. La pérdida del "General Belgrano" asestó un rudo golpe a la estrategia naval argentina, confirmando los temores de los oficiales superiores que reconocían que la Armada no tenía medios para defenderse de los sumergibles nucleares británicos y que el Reino Unido no vacilaría en usarlos cuando llegase el momento. En pocos días

En la foto de abajo se ve a un Sea Harrier FRS.1 del 809 Sq. equipado con lanza de reabastecimiento de combustible, ocupando en alerta el sector de aterrizaje a proa del "Atlantic Conveyor", mientras la nave ingresa en la zona de guerra. El avión tiene a su piloto a bordo y está equipado con misiles AIM-9L Sidewinder hallándose listo para despegar ante cualquier alarma de ataque aéreo argentino. ***Derecha:*** *Un aparato no identificado del 809 Squadron aterriza en vertical sobre la cubierta del "Invencible" después de un corto vuelo de transferencia desde el "Atlantic Conveyor". La foto del Ministerio de Defensa Británico, estaría fechada el 19/5/82 o sea seis días antes del ataque argentino con Exocets (ver capítulo correspondiente a la 2ª Escuadrilla Aeronaval de Caza y Ataque en esta misma obra) que arrasó y hundió al "Atlantic Conveyor" con las aeronaves que aún tenía a su bordo.*









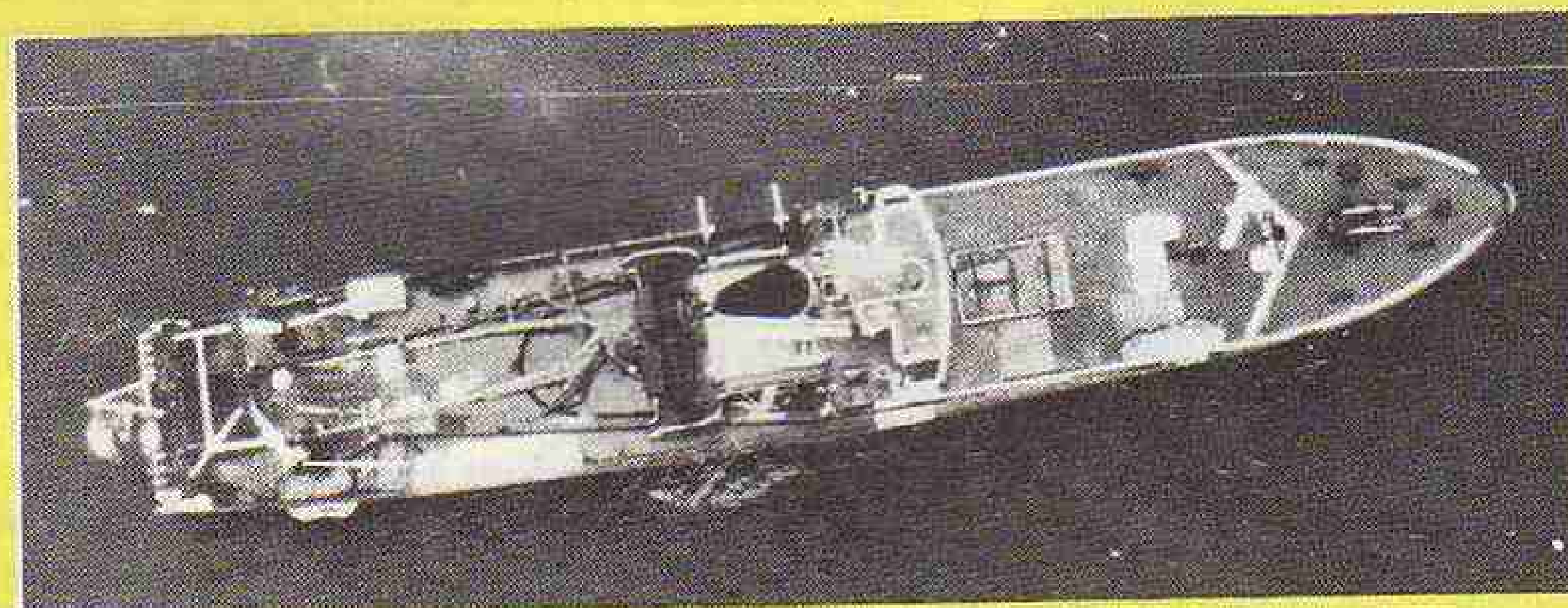
Habiendo sido atacado y dañado por helicópteros de la Royal Navy el 25/4/82 el submarino argentino "Santa Fe" logró con gran esfuerzo regresar a Grytviken, donde tras un último combate e imposibilitado de navegar fue capturado por los ingleses. Con cerca de nueve toneladas de explosivos (incluyendo torpedos) todavía a su bordo, el "Santa Fe" permaneció semisumergido al lado del muelle hasta que fue trasladado (recuadro en el ángulo superior derecho) el 15/7/82 por el remolcador "Salvageman" a una ubicación en la Bahía Cumberland, lejos de los edificios y el personal. A principio de 1985 fue hundido en la misma bahía. (Ministerio de Defensa Británico)



La foto de arriba fue tomada por un vecino de Bahía Zorro (Este) el día 16/5/82, poco después que dos Sea Harrier FRS.1 del 800 Squadron ametrallaran al buque de transporte argentino "Bahía Buen Suceso". Atrás del buque arden furiosamente tanques de combustible alcanzados en el mismo ataque. Inmediatamente después de tomar esta foto, el vecino fue reprendido por un soldado argentino (en recuadro) pero para su sorpresa, éste le permitió conservar la cámara y el rollo sin otras ulterioridades (Graeme Hyde).



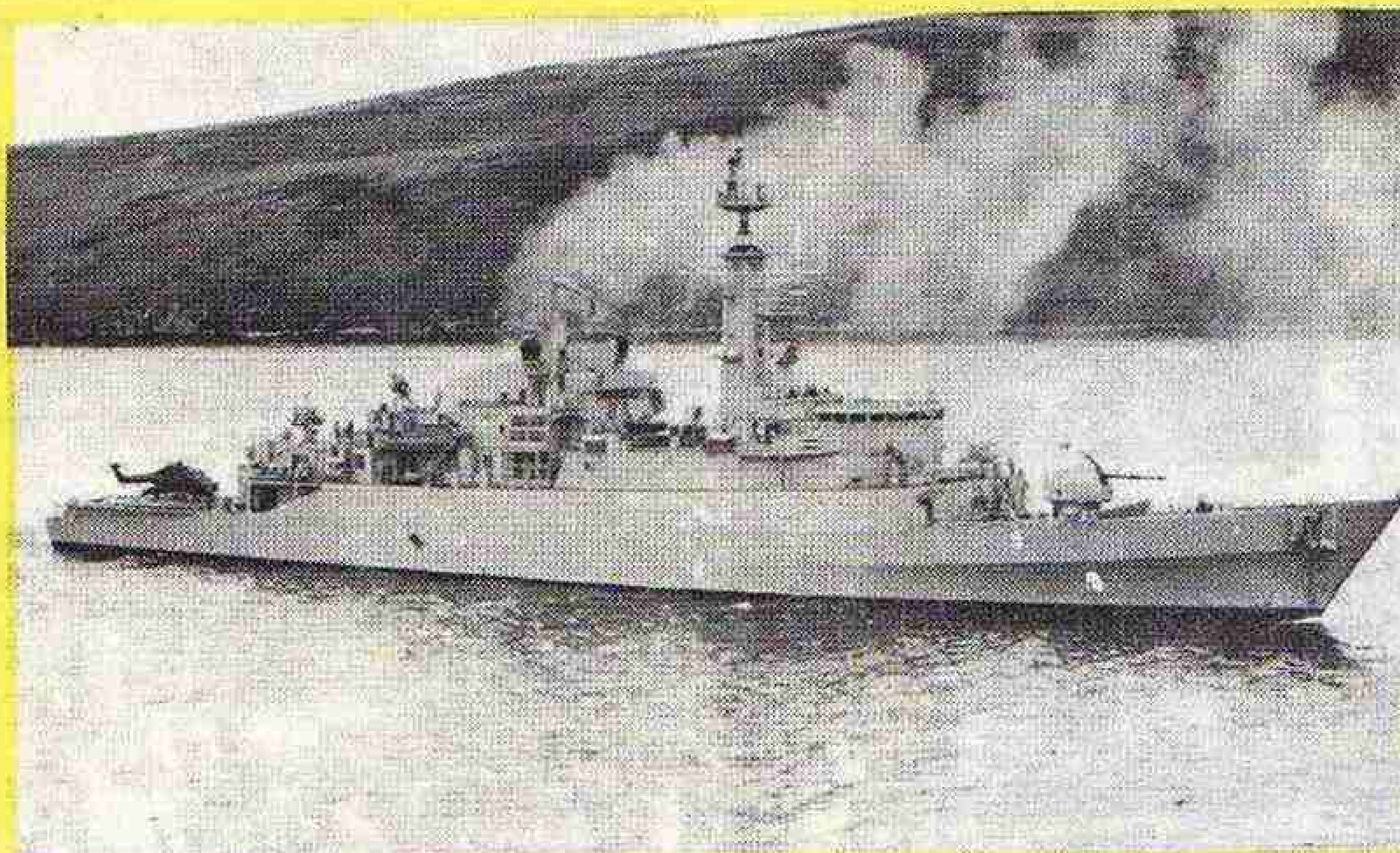
La patrullera "Río Iguazú" fue atacada por dos Sea Harrier del 800 Sqdn. en el Seno Choiseul el 22/5/82. En un recio intercambio de fuego de la única pieza a su bordo (una ametralladora calibre 12,7 mm.) con los cañones de los aviones, los tripulantes de la nave perteneciente a la Prefectura Naval Argentina tuvieron un muerto y algunos heridos. A su vez, quedaron con la convicción de haber dañado o destruido a uno de los aviones agresores. Pero la patrullera no se hundió, sino que quedó encallada y abandonada en la costa en las condiciones que muestra la foto, por lo que la Royal Navy la clasificó como recuperable. Pero estos planes fueron quebrados a último momento por la acción del helicóptero Lynx de la fragata "Penélope" que le disparó un misil Sea Skua (el 13/6/82) en una de las desafortunadas elecciones de blancos de esta guerra. (Ministerio de Defensa)



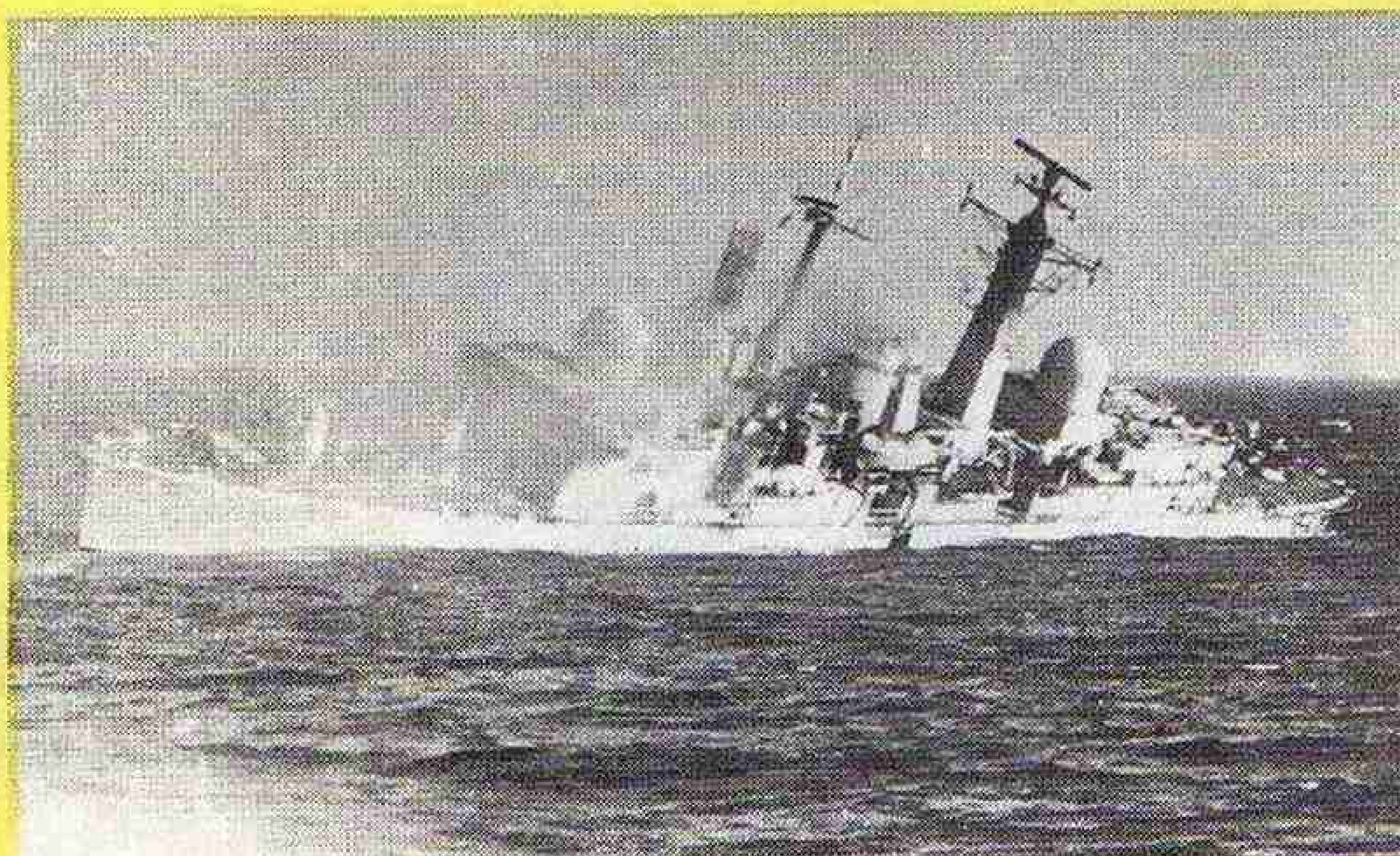
Otra "víctima" de los Sea Harriers. Fotografiado desde el FRS.1 del Lt. Cdr. "Sharkey" Ward –del 801 Squadron– se ve al pesquero argentino "Narwal" poco después de haber sido ametrallado y desmantelado por aparatos del 800 Squadron. La foto es del 9/5/82 y el "Narwal" se hundió al día siguiente mientras era remolcado. (Royal Navy)

todos los buques de guerra argentinos de mayor desplazamiento fueron retirados a las aguas territoriales y el 7 de mayo el Reino Unido informó que cualquiera de esas naves o aviones militares que fuesen encontrados a más de 12 millas del continente, serían considerados hostiles y se tomarían las acciones apropiadas. Esta advertencia fue acatada y no se efectuaron más operaciones con grandes buques de superficie.

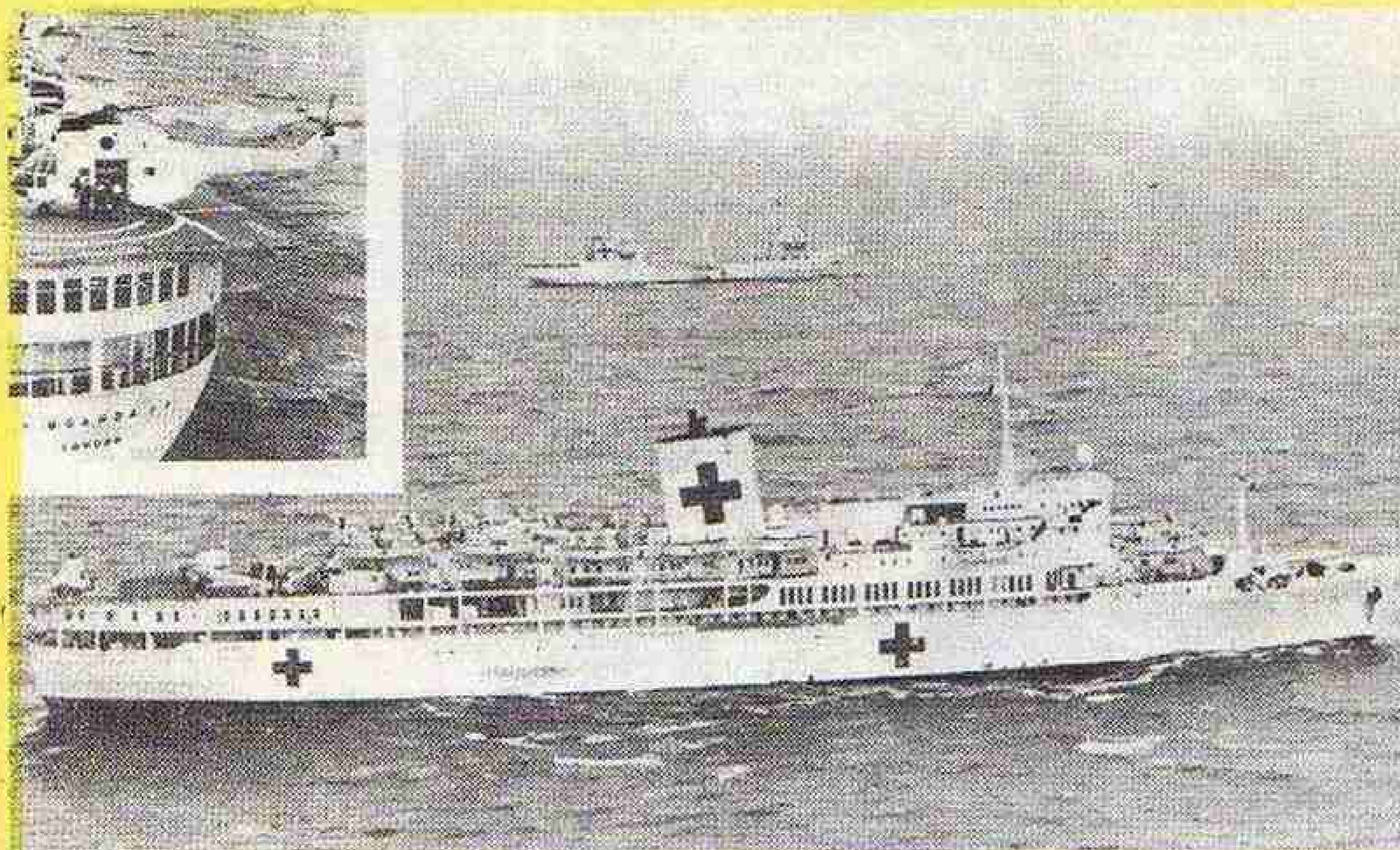
A principios y mediados de mayo se realizaron otros esfuerzos para resolver la cuestión, antes de que se hiciera necesario para los británicos encarar desembarcos en gran escala en las islas. Se anticipaba que iba a haber considerables derramamientos de sangre si se concretaba un asalto de este tipo. Desgraciadamente todos aquellos esfuerzos fracasaron y se hizo necesario el desembarco en Soledad. Las primeras tres semanas de mayo se caracterizaron por una serie de breves pero violentos enfrentamientos y cada uno de los bandos



Víctima de un ataque con gran determinación por parte del Grupo 5 de Caza (aviones A-4B) el 23/5/82 en aguas de San Carlos, la fragata "Antelope" sufrió daños limitados en principio, pero quedó con dos bombas argentinas sin estallar en su interior. La foto fue tomada poco después del ataque aéreo y se ve a la nave con un helicóptero Lynx –el XZ723, perteneciente al Escuadrón Aeronaval 815– todavía a bordo. Más tarde se haría una tentativa de desarmar las bombas, la que culminó con su explosión y un posterior incendio que abrasó a la fragata que terminó partiéndose en dos y hundiéndose al día siguiente. (Ministerio de Defensa)



También fueron aviones A-4B del Grupo 5 de Caza los que destruyeron a la "Coventry" que aquí se ve instantes después de haber sido alcanzada, el 25/5/82 y ya fuertemente escorada. El informe británico confirma que alcanzada de lleno por tres bombas de 1.000 libras, la nave se hundió arrastrando con ella a muchos hombres y al helicóptero Lynx XZ242 del 815 Sqdn., a unas 10 millas al norte de la Isla Borbón. (Ministerio de Defensa)



El buque de pasajeros "Uganda" había sido convertido en hospital a principios de abril de 1982 y aunque no tenía asignado helicóptero propio, fue visitado por muchos durante sus tareas de servicio en la guerra del Atlántico Sur. Aquí se lo ve operando junto al argentino "Bahía Paraíso" (en segundo plano) enarbolando ambos insignias de la Cruz Roja. En el recuadro sobre el margen superior izquierdo, se ve a un Puma también pintado de blanco y con la Cruz Roja, presumiblemente perteneciente al CAB601 del Ejército Argentino, posado sobre la cubierta del "Uganda" para trasbordar heridos. (Ministerio de Defensa)

tomó conciencia de las posibilidades del otro y también de sus propias debilidades. Si la Fuerza de Tareas tenía un talón de Aquiles, éste era la carencia de un sistema aéreo de alerta temprana y el consiguiente problema para suministrar a los barcos una cobertura adecuada. Aunque los sistemas de misiles antiaéreos eran sofisticados y usualmente confiables, los destructores y fragatas británicos se hallaban indefensos contra súbitos ataques efectuados a baja altura. El más traumático de varios incidentes acaecidos a comienzos de mes fue la pérdida del "Sheffield" el 4 de mayo, debido a un Exocet. Esto y otros ataques similares, soberbiamente ejecutados, forzaron al grupo de portaaviones británicos a desplazarse bien al Este de Malvinas, afectando aún más la cobertura aérea de los buques de vanguardia y más tarde la de las tropas en tierra. La pérdida de un portaaviones británico hubiera sido una catástrofe y amenazado el éxito de la operación "Corporate".

Headquarters, Land Forces
Falkland Islands

INSTRUMENT OF SURRENDER

I, the undersigned, Commander of all the Argentine land, sea and air forces in the Falkland Islands [illegible] surrender to Major General J. J. MOORE CB OBE MC* as representative of Her Brittanic Majesty's Government.

Under the terms of this surrender all Argentinian personnel in the Falkland Islands are to muster at assembly points which will be nominated by General Moore and hand over their arms, ammunition, and all other weapons and warlike equipment as directed by General Moore or appropriate British officers acting on his behalf.

Following the surrender all personnel of the Argentinien Forces will be treated with honour in accordance with the conditions set out in the Geneva Convention of 1949. They will obey any directions concerning movement and in connection with accommodation.

This surrender is to be effective from 2359 hours ZULU on 14 June (2059 hours local) and includes those Argentine Forces presently deployed in and around Port Stanley, those others on East Falkland, [illegible] West Falkland and all the outlying islands.

.... Commander Argentine Forces

.... J. J. MOORE
Major General

.... Witness

.... hours June 1982



General de Brigada Mario Menendez

Major-General Jeremy Moore



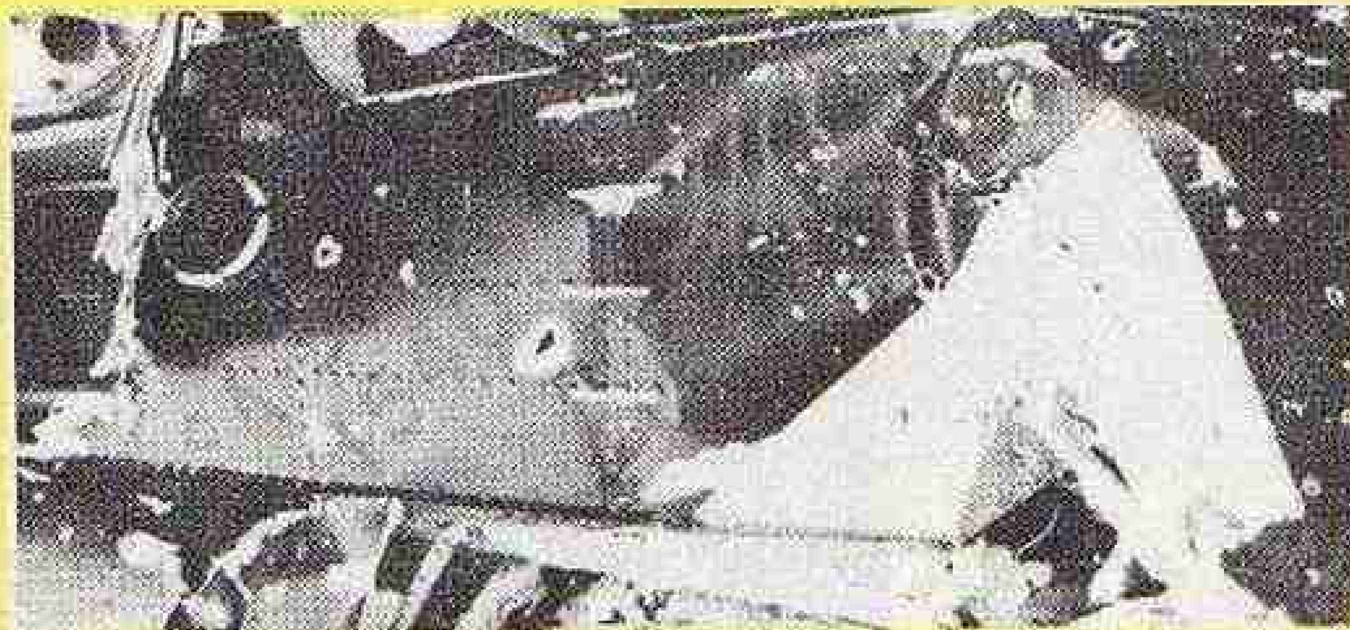
A mediados de mayo fuerzas especiales británicas destruyeron once aviones argentinos, en una incursion muy bien ejecutada en Isla Borbón, al norte de Gran Malvina. La incursión, cuyos protagonistas sufrieron solamente bajas poco importantes, obligó a la Argentina a reconocer que sus fuerzas eran altamente vulnerables a ataques de este tipo y que ciertos elementos, como los aviones Pucará, no podían ser protegidos adecuadamente cuando estaban dispersos en sitios aislados. Para los británicos no se trató solamente de la destrucción de once aviones y de una pista de aterrizaje, sino que también se demostró ante la opinión pública la capacidad de sus soldados de obtener éxitos espectaculares. Ante los rumores que daban como inminente un desembarco en las islas, un éxito como ése fue una buena nueva para la tropa embarcada.

El lugar elegido para el desembarco, el estrecho de San Carlos en isla Soledad, suministró a la Fuerza de Tareas un puerto de aguas profundas, que podía ser fácilmente protegido por el armamento antiaéreo que se llevase a tierra. Estaba lo suficientemente alejado de la guarnición argentina de Darwin y a las fuerzas que se hallaban en Puerto Howard, en Gran Malvina, se las consideraba como carentes de medios para interferir con los desembarcos. Hubiera sido posible que se enviaran refuerzos en helicópteros desde Puerto Argentino, pero las patrullas aéreas de combate se hallaban listas para impedir cualquier operación de este tipo. Se esperaba que las colinas alrededor de la bahía suministrasen alguna protección contra intentos de observación directa, radar de aviones y misiles como los Exocet. En resumen, puerto San Carlos se presentaba como un lugar adecuado para semejante aventura una vez que las tropas se hallasen en tierra.

Los desembarcos, denominados operación "Sutton", comenzaron en las primeras horas del 21 de mayo, bajo el control del Comandante del Grupo de Tareas Anfibio, comodoro M. C. Clapp. Una vez en tierra los efectivos reforzados de la 3ra. Brigada de Comandos estaban al mando del general J. H. A. Thompson OBE, ADC, de la Infantería de Marina, quien fue el oficial más antiguo en tierra hasta la llegada del general Moore, el 29 de mayo. Las tropas de refuerzo de la 5ta. Brigada de Infantería que llegaron luego estaban comandadas por el general M. J. A. Wilson OBR, MC.

A pesar de los duros ataques aéreos argentinos del 21 y 23 de mayo los desembarcos se efectuaron con éxito. Para el 25 de mayo los Sea Harriers que volaban desde el "Hermes" y el "Invencible" y las defensas antiaéreas de la Fuerza de Tareas habían anulado la amenaza de un exitoso contraataque contra la cabecera de playa. Sin embargo durante los primeros cinco días varios barcos fueron averiados en el puerto y estrecho de San Carlos y dos, la "Ardent" y la "Antelope", fueron hundidas. En todas las otras zonas la aviación argentina seguía siendo una seria amenaza y el 25 de mayo se perdieron la "Coventry" y el importante buque de apoyo "Atlantic Conveyor", este último con un cargamento de helicópteros, repuestos para aviones, combustible y talleres.

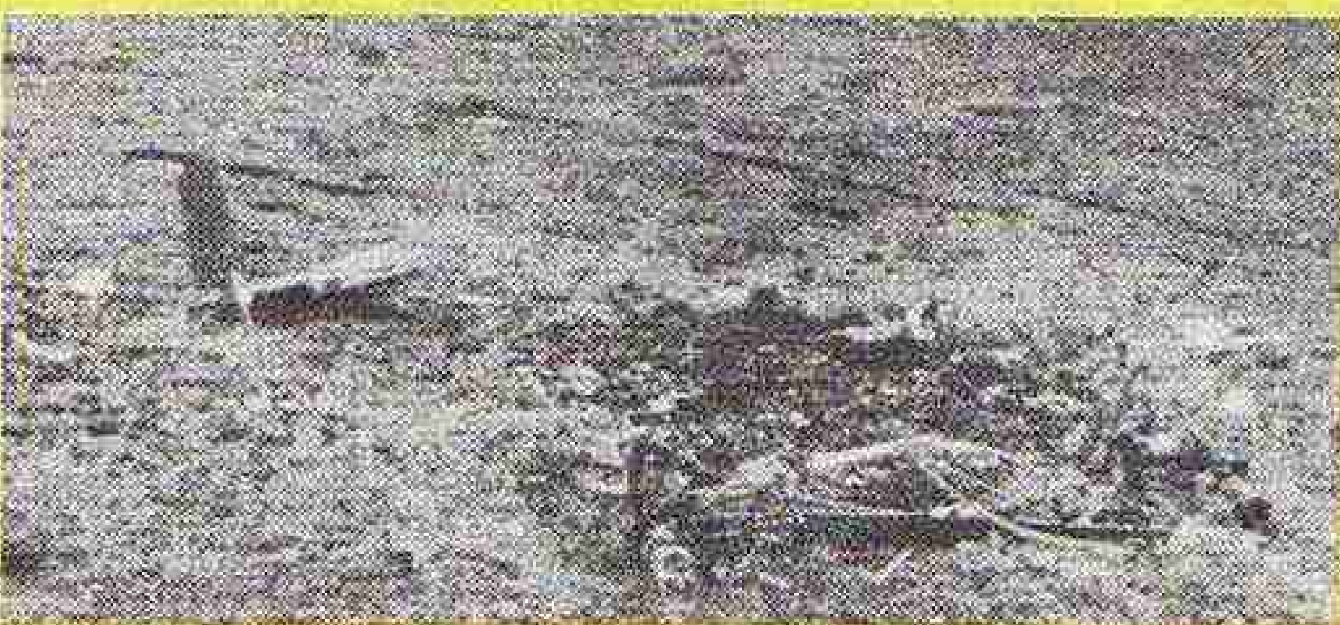
La penetración desde la cabecera de playa de San



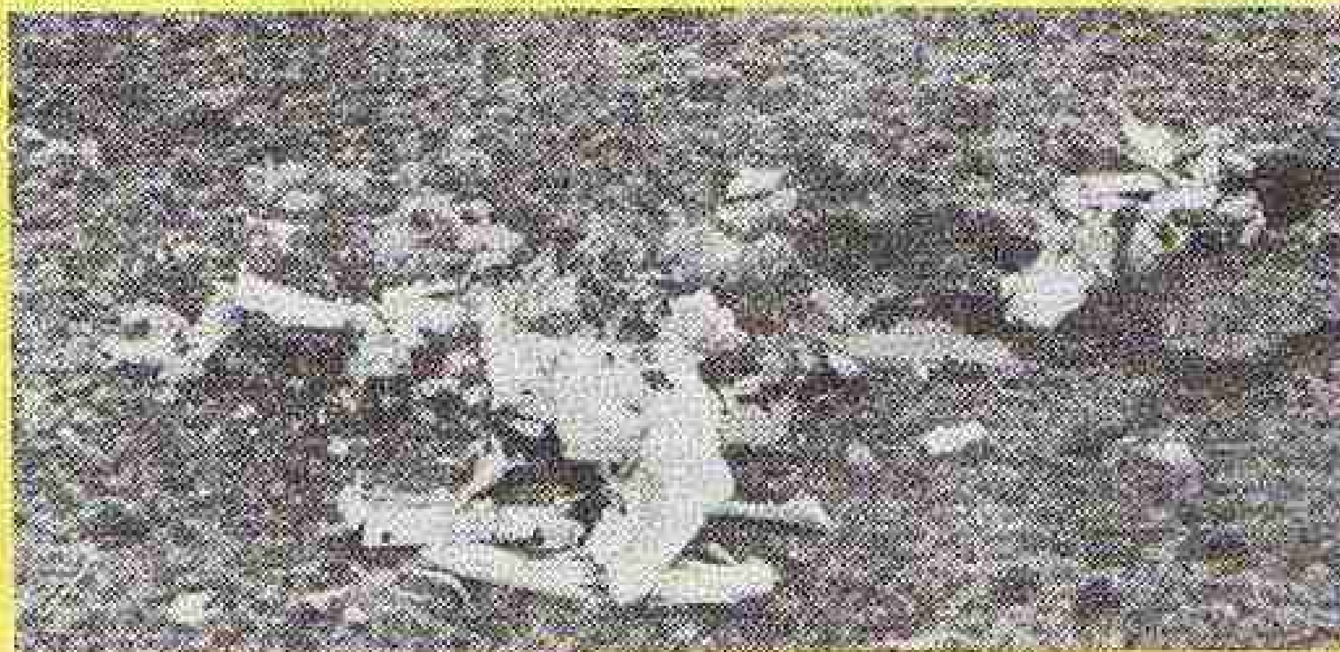
Un primer plano de los restos del AE-501 permite distinguir el número de serie "1540" de la fábrica Aerospatiale. Como se hallan junto a un área minada cercana al Monte Kent, es difícil acercarse a pie y probablemente debido a esto se hallaban todavía allí en 1985. (SAC K. Gollop, RAF)



Estos restos de un Dagger de la VI Brigada en la Isla Borbón se creen que son del C-410, derribado por el Sea Harrier ZA193 del Escuadrón 800, pilotado por el teniente Dave Smith, el 24/5/82. El teniente Carlos Castillo murió en el combate. (Escuadrón 815 "Exeter")



Poco quedó del Puma AE-508 del Batallón de Aviación de Combate 601, después de su destrucción en misteriosas circunstancias, el 30/5/82. Los restos (vistos aquí el 3/9/84) se encuentran a unos 3 kilómetros de la cima del Monte Kent. (S. Martin, RAF)



Derribado por un "Stinger" SAM el 21/5/82 el Capitán Jorge Benitez se eyectó de su Pucará y fue caminando hasta lugar seguro. Los restos del A-531 no fueron prácticamente tocados y se podían ver cerca de Flat Shanty a comienzos de 1985. (Escuadrón 815, "Exeter")

Carlos comenzó en la noche del 26 al 27 de mayo. Mientras el 45 de Comandos y el 3 de Paracaidistas avanzaban hacia el establecimiento Douglas y Caleta Teal respectivamente, el 2 de paracaidistas se desplazaba hacia Darwin y Pradera del Ganso. Fue allí que los paracaidistas libraron una dura batalla con los defensores el 28 y 29 de mayo, que costó la vida del jefe del regimiento y a otros 17 oficiales y soldados. El combate se libró con ambos bandos utilizando aviones de ataque en apoyo de sus tropas y la Argentina perdió tres aparatos.

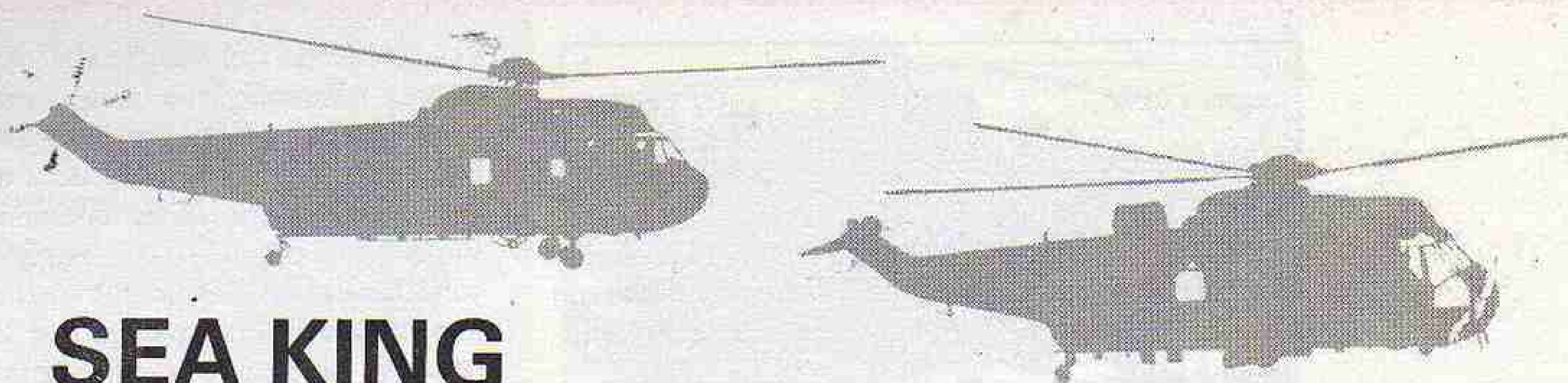
Al tiempo que las tropas británicas presionaban hacia el Este las fuerzas atrincheradas en Puerto Argentino y sus puntos de apoyo en las colinas al Oeste de la ciudad, fueron sometidas a constantes ataques de aviones de la Marina Real y de la RAF y lo peor, a un incesante bombardeo naval. Eventualmente la artillería británica fue avanzada por medio de helicópteros y solamente la necesidad de conservar la existencias de municiones limitó la intensidad de la cortina de fuego contra las posiciones argentinas de vanguardia.

A comienzos de junio la victoria estaba a la vista aunque existía creciente preocupación ante la fatiga que era perceptible entre diversos componentes de la Fuerza de Tareas y la disminución del suministro de combustible y munición en las zonas de adelantadas. A pesar de todo prevalecía un optimismo generalizado, a medida que se acentuaba la presión británica sobre Puerto Argentino. Aunque los informes de inteligencia sugerían, correctamente, que los argentinos no tenían más Exocets, el temor ante esta arma hacía que los portaaviones siguieran operando muy al este de Malvinas y en consecuencia las patrullas de combate de Sea Harriers pasaban menos tiempo sobre las islas que el que se consideraba como ideal. Dicho de otra manera, se requerían más aviones para suministrar el mismo nivel de cobertura. Sin embargo, se debió más al hecho que se adoptó una actitud descuidada frente a un enemigo al que se consideraba ya vencido, que a la falta de protección aérea, que los buques de desembarco "Sir Galahad" y "Sir Tristram" fueran atacados con éxito, con considerables pérdidas de vidas, en Bahía Agradable el 8 de junio. Los caza bombarderos argentinos aprovecharon al máximo la ventaja de una excelente inteligencia actualizada, buen tiempo y pobres defensas, para lanzar un ataque que destruyó al "Sir Galahad" y averió seriamente al "Sir Tristram". Sin embargo, éste fue el canto del cisne de los caza bombarderos argentinos, que después no infligieron daños significativos a las fuerzas británicas.

La última semana de la guerra fue una de duro tiempo invernal. Varias de las fuertemente defendidas colinas al oeste de Puerto Argentino fueron tomadas por tropas británicas en sangrientos combates nocturnos y si el fin se produjo en forma relativamente inesperada, el 14 de junio, se debió fundamentalmente a los esfuerzos de la infantería durante las tres noches previas.

La capitulación formal de todas las fuerzas argentinas en las islas se hizo efectiva a las 2359Z del 14 de junio. El documento de rendición fue firmado por el general de brigada Mario B. Menéndez, en nombre de todas las fuerzas argentinas en el archipiélago y el general Moore. Seis días después, el 20 de junio, también capituló el pequeño destacamento argentino en la isla Tule del Sur, del grupo de las Sandwich, ante un Grupo de Tareas comandando por el capitán N. J. Barker, que llegó allí a bordo del "Endurance".

Durante todo el conflicto y en todos los teatros los británicos utilizaron prodigiosamente el poder aéreo. Se lo usó tanto directamente como en apoyo de virtualmente toda operación significativa de la Fuerza de Tareas. Por sobre todo, su eficacia se debió a la pericia y entusiasmo de los hombres que actuaron con un alto grado de profesionalismo. Sus logros individuales son descritos en estas páginas



SEA KING

ESCUADRON AERONAVAL 814

El 814 Sqdn no partió del Reino Unido hasta el 2 de agosto, cuando zarpó con el ''Illustrious'' desde Portsmouth. Por lo tanto no correspondería que la unidad fuera incluída en el texto principal de esta obra, pero su despliegue resulta importante dada la contínua capacidad antisubmarina que el Escuadrón brindó entre el 28 de agosto de 1982 (cuando el ''Illustrious'' relevó al ''Invincible'') y el fin de ese año, cuando se estableció en las Malvinas un destacamento más permanente del 826 Sqdn. El 814 Sqdn se desplegó con los siguientes Sea Kings HAS.5:

XV675 '-*264'	ZA168 '-/267'	XZ922 '-/272'
XV655 '-/265'	XV652 '-/270'	ZA167 '-/273'
XV651 '-/266'	XZ919 '-/271'	XV661 '-/274'

Estas aeronaves volvieron a bordo del ''Illustrious'' y del ''Fort Austin'' durante diciembre de 1982 y los detalles básicos de los movimientos de los buques y del Escuadrón aparecen en los detalles individuales.

ESCUADRON AERONAVAL 820

Bajo el mando del Lt Cdr (capitán de corbeta) R.J.S. Wykes-Sneyd, las aeronaves del 820 Sqdn ya habían embarcado en el ''Invincible'', provenientes de su base en Culdrose, antes de que comenzara el conflicto. El rol primario del Escuadrón era de lucha antisubmarina (ASW, segun sus siglas en inglés), para lo cual estaba equipado con nueve Sea Kings HAS.5. Para esa época los helicópteros estaban todos pintados con el esquema de color standard de la RAF en azul y gris, con números de serie, letras de cubierta, códigos y leyendas en blanco, además de las escarapelas clase ''D''. Los nueve helicópteros tenían los siguientes códigos:

XZ920 'N/010'	ZA134 'N/013'	XZ574 'N/016'
ZA127 'N/011'	ZA128 'N/014'	XZ921 'N/017'
ZA126 'N/012'	ZA135 'N/015'	XZ918 'N/020'

El ''Invincible'' había retornado a Portsmouth el 22 de marzo luego del Ejercicio ''Alloy Express'' en Noruega, con los XZ574, ZA127, ZA134 y ZA135 embarcados, todos en la bodega debajo de la cubierta. El resto de los Sea Kings del Escuadrón llegaron desde Culdrose al día siguiente como preparación para el próximo despliegue del buque, mientras que los tripulantes esperaban con ansia un breve período de licencia en tierra para el fin de semana de Pascua. Después de la orden de alistarse para zarpar hacia el Atlántico Sur, el personal del 820 Sqdn fue convocado para embarcarse en Portsmouth y fue un hecho fortuito el que los helicópteros ya estuvieran a bordo. Otros dos Sea Kings del 706 Sqdn en Culdrose fueron agregados el 2 de abril como eventuales máquinas de reemplazo:

El "Canberra" ancló en San Carlos del 2 al 3 de junio de 1982 y durante su estada, los Sea King HC.4 llevaron a tierra equipos y abastecimientos de la 5ª Brigada. Mientras otro parte llevando carga en eslinga, se ve al ZA298 descender hacia la cubierta para buscar la suya.
(Ministerio de Defensa Brit.)



XZ573 'CU/593'	XZ578 'CU/589'

Estos dos embarcaron en Portsmouth el 14 de abril y el portaaviones zarpó a las 1015Z del día siguiente con los XZ573, XZ574, XZ578 y otros más sobre la cubierta a popa.

Alrededor del 11 de abril comenzó a aplicarse a los helicópteros un esquema de color de baja visibilidad, pero el trabajo no finalizó hasta un tiempo después de que el "Invincible" dejara la Isla Ascensión. A las aeronaves se les borraron las leyendas ROYAL NAVY y las letras de cubierta con azul-gris RAF. Los números de serie en blanco fueron mantenidos pero los códigos laterales de dos dígitos en el fuselaje fueron tapados con negro y el código completo de tres dígitos fue borrado del lado izquierdo de la nariz. Las escarapelas fueron corregidas a rojo y azul sobrepintando la zona blanca. De manera similar fueron pintados los dos Sea Kings del 706 Sqdn, que además fueron recodificados con la secuencia del 820 Sqdn, con lo que la dotación quedó así;

XZ920 '-/(0)10'	XZ574 '-/(0)16'
ZA127 '-/(0)11'	XZ921 '-/(0)17'
ZA126 '-/(0)12'	XZ918 '-/(0)20'
ZA134 '-/(0)13'	XZ578 '-/(0)21'
ZA128 '-/(0)14'	XZ573 '-/(0)22'
ZA135 '-/(0)15'	

Antes de que alcanzaran la Isla Ascensión el 16 de abril, el Escuadrón cumplió un período intensivo de alistamiento, con vuelos de entrenamiento, de ensayo y de reacondicionamiento. Estos trabajos incluyeron señalamiento de blancos más allá del horizonte, reabastecimiento en vuelo, búsqueda de superficie y técnicas de evasión de cazas. El 8 de abril comenzaron con lanzamientos de armas activadas con cargas de profundidad Mk.11, mientras que el 11 de abril el Lt M.R.W. Lanyon y el Departamento de Ingeniería Aérea diseñaron, construyeron, instalaron y probaron un montaje de ametralladora para los Sea Kings en las 24 horas siguientes a que les formulara ese requerimiento. Los dos días pasados en Ascensión sirvieron para un cambio de tarea cuando los helicópteros realizaron operaciones masivas de traslado de personal, equipos y suministros hacia los buques que llegaban a la isla para incorporarse al Task Force. Las operaciones antisubmarinas se iniciaron a fondo cuando el "Invincible" partió el 18 de abril y, mientras el buque se acercaba a la Zona de Exclusión Total, se agregaron salidas de búsqueda en superficie con un helicóptero siempre en vuelo.

El 23 de abril el Escuadrón tomó parte en una operación de búsqueda y rescate en relación con el Sea King HC.4 ZA311 del 846 Sqdn del "Hermes", que había caído en el mar. A las 2130Z el piloto (Flt Lt R. Grundy) fue recogido por el Sea King HAS.5 (tripulado por el S/Lt C.P. Heweth, el S/Lt Príncipe Andrés, el Lt I. Mcalister y el suboficial T. Arnull) pero, a pesar de una búsqueda intensa, el suboficial K.S. Casey nunca fue hallado. El portaaviones llegó a la Zona de Exclusión Total a las 0530Z del 1 de mayo y el Escuadrón recibió la misión de enfrentar la amenaza de los submarinos enemigos. El buque entró en alerta de combate a las 1030Z después de haber recibido informes de una incursión aérea que se aproximaba. Las tareas se incrementaron a tres helicópteros como pantalla antisubmarina y uno en búsqueda de superficie, mientras que otros sembraban señuelos durante todo el día. Después de otros informes sobre actividad de submarinos enemigos, cinco aeronaves se ocuparon del rol antisubmarino el 4 de mayo pero no lograron contacto alguno. Informes sin confirmar sugieren que un submarino (el "San Luis") fue detectado y atacado el 5 de mayo. Hasta hubo informes de un torpedo enemigo lanzado (y eludido) al "Invincible" y los otros buques. El 5 de mayo dos helicópteros se encargaron de la pantalla antisubmarina y uno a las tareas de vigilancia de superficie, en tanto que un cuarto volaba a los restos del "Sheffield" para evaluar los daños y transportar a un equipo de salvamento. Las operaciones antisubmarinas continuaron durante la siguiente semana y un Sea King llevó a un equipo de reparaciones a bordo del averiado "Glasgow" el 12 de mayo. Ese mismo día el 826 Sqdn en el "Hermes" perdió el Sea King HAS.5 ZA123 cuando cayó al mar y el XZ578 fue transferido desde el 820 Sqdn para reemplazarlo, para lo cual voló del "Invincible" al "Hermes" el 14 de mayo. El 15 de mayo el segundo HAS.5 de reserva (XZ573) t ambién fue transferido al "Hermes", pero su permanencia a bordo del portaaviones resultó breve ya que se perdió el 18 de mayo.

El 20 de mayo el Escuadrón tomó parte de una transferencia de cargas entre los buques de la Task Force como preparación para el desembarco del día siguiente. Tres aeronaves continuaron en la tarea antisubmarina y uno en la vigilancia de superficie. El 25 de mayo realizó operaciones de búsqueda y rescate para el "Atlantic Conveyor", las que continuaron hasta las 0100Z del día siguiente.

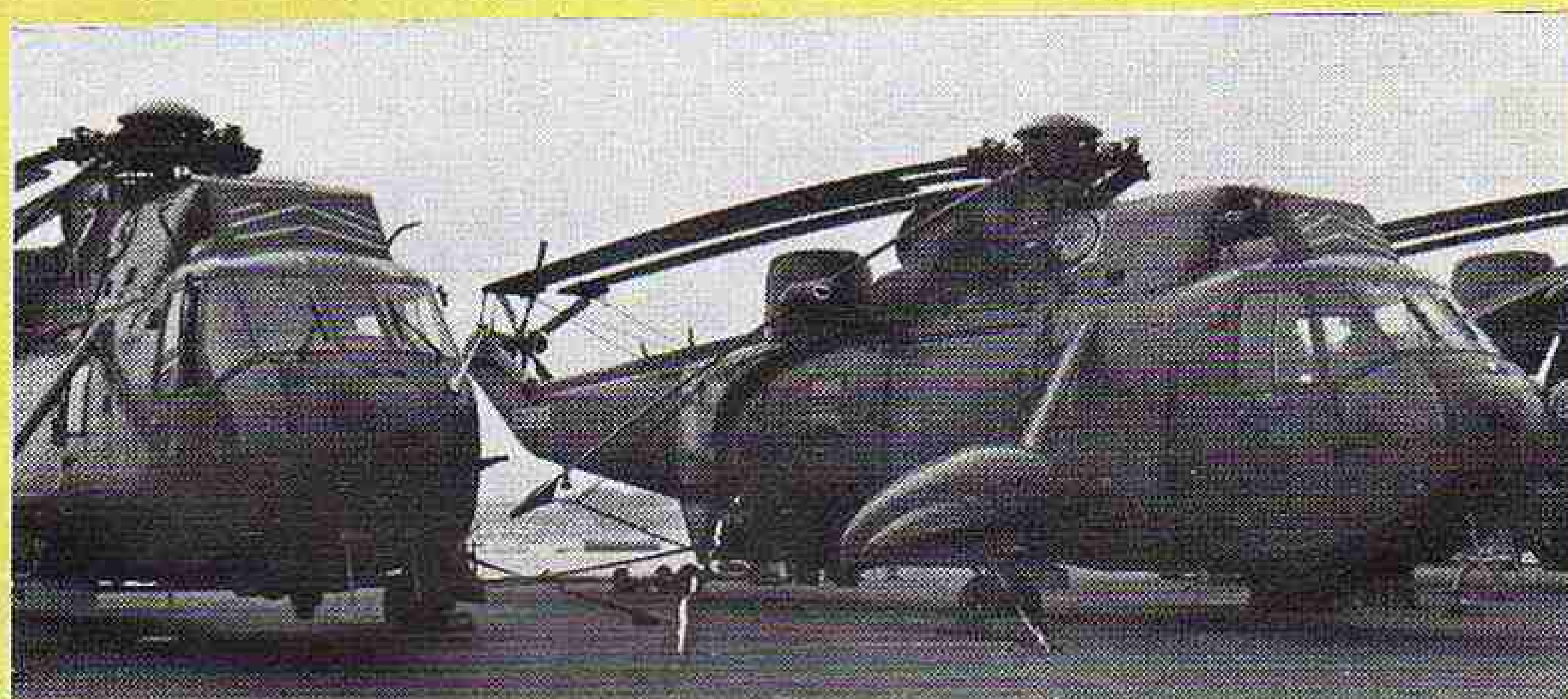
Un helicóptero voló el día 26 y 27 para realizar una evaluación de salvataje del golpeado buque portacontenedores. Un destacamento de dos helicópteros (XZ920 y XZ921) pasaron al "Tidepool" el 29 de mayo para brindar cobertura antisubmarina mientras el buque entraba al Estrecho San Carlos para reabastecer a otras naves en la zona de operaciones anfibias y ambos retornaron al "Invincible" a las 1645Z del 30 de mayo. Dos días más tarde, el Escuadrón nuevamente estuvo involucrado en operaciones de búsqueda y rescate cuando el Flt Lt Mortimer del 801 Sqdn se eyectó del Sea Harrier FRS.1 XZ456 a las 1740Z, después de haber sido alcanzado por un misil Roland mientras realizaba un reconocimiento en las cercanías del aeródromo de Puerto Argentino. El piloto fue finalmente ubicado gracias a la pequeña luz de su casco luego de una intensa búsqueda y después de que hubiera apagado su trasmisor de rescate tras dos breves emisiones de voz. Mortimer fue recogido a las 0230Z del 2 de junio por el Sea King HAS.5 XZ574 tripulado por el Lt Cdr K. Dudley, los S/Lts J.A. Carr y M. Finucane y el suboficial J.D. Trotman (quien se mostró



Al sur de la Isla Ascensión, en medio del viaje hacia las Malvinas, el Sea King HAS.5 ZA134 del Escuadrón 820 es empleado en roles utilitarios por el "Invincible". La insaciable demanda de helicópteros cargueros hizo que virtualmente todos los destinados a lucha antisubmarina también fueran usados para transporte además de su función primaria. (Lt. A. George RN)



El Sea King HAS.2A del Escuadrón 825 XV656 estacionado en Prado Victoria poco después del cese del fuego en Puerto Argentino. El 13 de julio de 1982 esta máquina partió de regreso al Reino Unido a bordo del "Atlantic Causeway". (E. Wareing)



Alineados para la llegada del "Hermes" a Portsmouth el 21.7.82 se ven los Sea King HAS.5 del Escuadrón Aeronaval 826. A la derecha de la foto, se ve al XZ571 que volvería al Atlántico Sur a fines de 1982 para tareas de patrullaje marítimo en Malvinas. (Peter J. Cooper)



En vuelo sobre el sur de Inglaterra, se ve al Sea King AEW.2A matrícula XV650 de la Escuadrilla D' del Escuadrón Aeronaval 824, una de las dos maquinas de su tipo equipadas con radares de alerta temprana, que no llegaron a operar en la Guerra de las Malvinas. Recién estuvieron listas el 30 7 82 y tres días después pudieron partir hacia el Atlántico Sur a bordo del "Illustrious". Se cree que de haber estado operativas durante las batallas, habrían ayudado a evitar algunas tragedias de la Task Force. (M. de Defensa Brit.)

encantado de ver a su viejo amigo Finucane al extremo del guinche). Ian Mortimer había pasado más de ocho horas en el mar muy cerca de la costa dominada por los argentinos y cuando fue rescatado se encontraba a unas 120 millas del "Invincible".

El "Invincible" se desplazó al sur de las Malvinas junto con el "Brilliant" al atardecer del 4 de junio para intentar interceptar los vuelos de reabastecimiento a las islas. El Escuadrón brindó la protección antisubmarina mientras que los Sea Harriers del 801 Sqdn volaban misiones PAC durante las horas de oscuridad. Temprano en la mañana siguiente los buques volvieron al grupo de portaaviones. Una nueva interrupción de las operaciones antisubmarinas tuvo lugar el 5 de junio, cuando uno de los Sea Kings del Escuadrón fue enviado al "Fort Austin" para transportar un motor Pegasus

Dos modelos distintos del empleado por la Task Force. El de abajo es un HAS.2 convertido, "tardíamente" para alerta temprana y rebautizado AEW.2A, mediante el agregado de un radar Thorn-EMI plegable bajo un redomo inflado.
El de la derecha es el denominado "Commando", con tren de aterrizaje fijo y destinado a operaciones de asalto y transporte. Los Sea King británicos son fabricados bajo licencia de la Sikorsky norteamericana en la planta Westland.

al "Invincible", en la primera vez que se realizaba una transferencia de ese tipo entre dos buques en el mar. El 6 de junio se puso en marcha la Operación "Canbelow" para intentar interceptar (o disuadir) no sólo los vuelos de abastecimiento sino también los bombardeos nocturnos de los Canberras del Grupo 2. El 820 Sqdn continuó con la cobertura antisubmarina durante la Operación "Canbelow" en las noches del 6 y del 7 de junio.

En tanto se realizaban los preparativos para el asalto final sobre Puerto Argentino, los XZ921 y ZA127 fueron destacados al Comando de Guerra Anfibia en San Carlos el 10 de junio para cumplir misiones nocturnas de búsqueda en superficie al oeste de las Malvinas, en un intento de localizar buques enemigos en misiones de reabastecimiento. Dos de las tripulaciones involucradas estaban integradas por el Lt Cdr K. Dudley, los S/Lts J. A. Carr y M. Finucane y el suboficial J. D. Trotman; el Lt Cdr R. C. Green, el Lt S. W. Marlow, el S/Lt D. I. Hayes y el suboficial M. Kenney. El destacamento quedó en tierra (junto con el 825 Sqdn) bajo el mando de Keith Dudley. Después de cuatro días el XZ921 fue llevado nuevamente al "Invincible" y reemplazado por el XZ920.



Esta rotación de aeronaves apuntaba a mantener una alta tasa de disponibilidad para lo que se anticipaba sería una larga permanencia en tierra. En las últimas horas de la tarde del 14 de junio Keith Dudley fue llamado en su carpa y se le dieron instrucciones para llevar a su helicóptero y tripulación al "Fearless". Así lo hizo con el XZ920 y al llegar se le informó que se había acordado un cese de fuego. Debía volar a Fitzroy, recoger al Major General (equivalente a general de brigada) J. Moore (comandante de las fuerzas terrestres en Malvinas) y llevarlo a Puerto Argentino para aceptar la capitulación argentina. Dudley fue advertido de que en ese momento el cese del fuego era algo precario, con garantías de que sería mantenido en Puerto Argentino pero no en el aeródromo, de manera que tenía que aterrizar en un campo de fútbol entrando por el norte y manteniéndose alejado de las concentraciones de tropa enemiga conocidas para minimizar cualquier tentación de quebrar el cese del fuego. La intención original había sido utilizar un Sea King HC.4 del 846 Sqdn equipado con visores nocturnos, pero luego se decidió que un HAS.5 con un observador y dotado de radar sería más apropiado para enfrentar los fuertes vientos y las nevadas. El vuelo a Fitzroy se cumplió sin novedad y, ya con el general Moore a bordo, Dudley siguió hacia Puerto Argentino. A pesar de la creciente tormenta de nieve y las nubes bajas aterrizó en el campo de deportes, que estaba iluminado con luces de jeeps, tras lo cual el general Moore desembarcó y se dirigió a donde tendrían lugar las conversaciones. Los términos de la rendición de todas las fuerzas argentinas en las Islas Malvinas fueron finalmente acordados y el documento fue firmado por el general de brigada Menéndez y el general Moore (con el teniente coronel de Artillería B. T. Pennicot como testigo) a las 23.59Z del 14 de junio, con efecto inmediato.

El 16 de junio Dudley probó en vuelo al caputrado UH-1H AE-422 del CAB601 en el hipódromo (ya que había recibido entrenamiento en el UH-1H durante un intercambio con la Aviación de Ejército de Alemania Federal). El hipódromo estaba cubierto por los UH-1H que habían sido abandonados en su lugar de aterrizaje, por lo que Dudley se ofreció como voluntario (junto con un grupo de ingenieros) para sacarlos del área. El 16 de junio dos fueron movidos a un extremo de la pista y se decidió que los que estaban aptos para prestar servicio serían volados a una zona segura (¡los cazadores de recuerdos ya estaban trabajando!). Después de haber probado el AE-422, Dudley lo llevó a San Carlos esa noche y volvió a la capital el 17 de junio, con la intención de sacar a los restantes UH-1H. Sin embargo, su destacamento fue llamado de vuelta al "Invincible" y el XZ920 y ZA127 reembarcaron ese día dejando al AE-422 con el 825 Sqdn (que lo puso rápidamente en servicio).

Mientras tanto, los restantes helicópteros del 820 Sqdn también habían volado a Puerto Argentino el 15 de junio para ser utilizados por las fuerzas terrestres en tareas de carga y transporte de tropas, antes de que fueran reembarcados en el portaaviones dos días más tarde.

Un Sea King adicional embarcado en el "Olmeda" el 16 de junio proviniente de la Escuadrilla "A" del 824 Sqdn era el HAS.2A XV660. Este helicóptero quedó en el "Invincible" mientras el "Olmeda" era enviado para la Operación "Keyhole" (la recaptura de la Thule del Sur), para volver el 27 de junio. En tanto, el portaaviones partió al norte de las Islas Malvinas el 18 de junio para un período de descanso de la tripulación y mantenimiento esencial, en virtud de que se había decidido que el "Invincible" relevaría al "Hermes" a principios de julio para que éste pudiera volver a su país. A las 2000Z del 19 de junio el 820 Sqdn cesó de estar en alerta de combate después de 75 días de intensas operaciones. El "Invincible" retornó a la Zona de Exclusión Total el 1 de julio y el "Hermes" partió tres días después. Durante julio dos o tres de los helicópteros del Escuadrón ralizaron misiones diarias de carga hacia Puerto Argentino y otras zonas de las Malvinas. Una de esas misiones fue llevar en eslinga a un Scout AH.1 XV130 del 656 Sqdn desde Puerto Argentino al "Tor Caledonia" en Puerto William alrededor del 29 de julio. El Escuadrón también llevó a cabo ejercicios nocturnos con buques recién llegados a la Zona de Exclusión, mientras que el 11 de julio un helicóptero fue en ayuda de la tripulación del Sea King HAS.2A (XV698) de la Escuadrilla "A" del 824 Sqdn, que había caído al mar. Dos de los tripulantes del 820 Sqdn encontraron nuevas tareas durante ese mes cuando tomaron el mando de buques capturados y así el Lt Steve Jermy fue al "HMS Tiger Bay" y el Lt Mike Shrives al "Falkland Sound".

Las misiones de transporte continuaron durante agosto, a pesar del mal tiempo que reinaba frecuente-



Un ejercicio antisubmarino muestra la capacidad de los Sea King de la Royal Navy de atacar submarinos con torpedos Stingray. Estas unidades operaban con sofisticado equipo de sonar en la campaña de las Malvinas disponían de cargas de profundidad MK 11.

mente. El 11 de agosto uno de los Sea King del Escuadrón rozó a un Hércules del Ala de Transporte de Lyneham mientas el avión carreteaba desde la abarrotada zona de dispersión en el aeropuerto de la capital isleña. El rotor principal golpeó el ala del Hércules y tres de las palas resultaron dañadas. Un Chinook HC.1 del 18 Sqdn trajo cinco nuevas palas el 13 de agosto y el Sea King, ya reparado, reembarcó en el "Invincible" más tarde ese mismo día. El 16 de agosto una máquina del 820 Sqdn voló al Hipódromo de Puerto Argentino y transportó a cinco UH-1H averiados del CAB601 hacia el comando del Cuerpo Aéreo del Ejército hacia el cercano hangar Beaver del Servicio Aéreo Gubernamental de las Islas Malvinas (FIGAS). Dos días más tarde, mientras el "Invincible" se encontraba en la Bahía San Carlos, uno de estos "Hueys" (el AE-424, que había recibido el sobrenombre de "Hernández") fue puesto en servicio mediante la canibalización de las otras cuatro máquinas y permitir así que Keith Dudley lo volara al portaaviones para reparaciones más detalladas y pintura. El "Invincible" echó anclas en Puerto William por primera vez el 24 de agosto y el Escuadrón comenzó a transferir a bordo las provisiones y equipos desde la costa.

El 26 de agosto el UH-1H ya reparado y pintado (entonces con el registro VP-FBD) fue volado a Puerto Argentino (por Keith Dudley y un piloto del Ejército, el capitán R. E. Connel, en intercambio con el 657 Sqdn) y entregado al Servicio Aéreo Gubernamental de las Malvinas en el hangar Beaver. Sin embargo, las horas de vuelo del UH-1H con el FIGAS fueron pocas, ya que enseguida el helicóptero quedó en tierra por razones técnicas y administrativas. Algunos pensaron, con cierta lógica, que había resultado una víctima de la burocracia, pero ésta fue una crítica injusta ya que existían razones legítimas para tomar esa decisión (ver detalle del AE-424 y VP-FBD). Lo lamentable fue que tanta gente en el "Invincible" y en el FIGAS hubiera dedicado tanto tiempo y esfuerzo para renovar al "Hernández" de manera que los isleños tuvieran un servicio de helicóptero propio. Aún si otro Huey hubiera estado disponible, hubiera resultado una máquina muy cara de operar sobre una base comercial en una comunidad tan reducida.

Para el 26 de agosto era tiempo de que el "Invincible" volviera a su país y así fue relevado por el "Illustrious" y zarpó hacia el Reino Unido dos días después. Durante el viaje se repintaron en negro las leyendas ROYAL NAVY y las letras de cubierta (así como los distintivos en rojo y azul del Escuadrón a ambos lados de la nariz debajo de la cabina) en todos los helicópteros a bordo. el portaaviones arribó a Portsmouth el 17 de setiembre con los nueve Sea Kings originales del 820 Sqdn sobre la cubierta de vuelo, ya que la unidad no había experimentado bajas durante el conflicto. Al día siguiente, se dedicaron a tareas de descarga antes de volver a su base en Culdrose.

La intensidad de las operaciones antisubmarinas y utilitarias cumplidas por el Escuadrón queda demostrada por esta estadística: 4.700 horas de vuelo (un promedio de 321 por piloto, 336 por observador y 522 por aeronave), 1.650 salidas, 1.172 cargas, 1.200 toneladas transportadas, 6 torpedos y 10 cargas de profundidad utilizadas.

Tripulaciones del 820 Sqdn a bordo del "Invincible" durante la Operación "Corporate" y condecoraciones recibidas:

Pilotos

Lt Cdr (capitán de corbeta) R. J. S. Wykes-Sneyd RN (Royal Navy), (comandante) AFC (Cruz de la Fuerza Aérea); Lt Cdr. K. Dudley RN CINCFC (Recomendación del Comando en Jefe de la Flota); Lt Cdr R. C. Green RN; Lt (teniente de navío) G. E. Beats RN; Lt D. M. Craig RN; Lt M. P. Jennings RN; Lt M.R. Johnston RN; Lt B. A. Jones RN; Lt M. R. W. Lanyon RN; Lt M. L. McDougall RN; Lt E. A. McNair RN; Lt M. R. Osman RN; Lt M. J. Pamphilon RN; Lt M. P. Shrives RN; Lt J.S. Wilson RN; Lt J. A. Yearsley RN; S/Lt (teniente de fragata) Su Alteza Real el Príncipe Andrés RN; S/Lt S.C. Burch RN; S/Lt J. A. Carr RN; S/Lt R. J. Churchley RN; S/Lt K. Doherty RN; S/Lt N. Foss RN; S/Lt C. R. Hanney RN; S/Lt D. I. A. Hayes RN; S/Lt I. J. Hendry RN; S/Lt C. P. Heweth RN; S/Lt M. R. Kelham RN; S/Lt P. R. Stone RN; S/Lt P. J. Thornton RN; S/Lt D. Whitehead RN.

Observadores/Tripulantes

Lt Cdr P. Galloway RN CINCFC; Lt Cdr McAllister RN; Lt A. R. C. Bell RN; Lt W. Gibson RN; Lt S. C. Jermy RN; Lt S. R. Kirby RN; Lt J. C. Smith RN; Lt J. S. Wallace RN; S/Lt M. Finucane RN; S/Lt N. R. Gaunt RN; S/Lt M. J. Green RN; S/Lt S. W. Marlow RN; S/Lt C. J. Martin RN; FCACMN (Fleet Chief Aircrewman, rango éste, al igual que los que siguen, equivalente a suboficial) A. J. Charnley; POACMN (Petty Officer Aircrewman) W. R. Collins; POACMN R. G. Irwin; POACMN J. P. Wade; POACMN R. J. Walters; LACMN (Leading Aircrewman) T. Arnull; LACMN A. J. Butcher; LACMN A. C. Davies; LACMN D. C. Hollier; LACMN P. D. Johnson; LACMN M. Kennie; LACMN J. W. Pease; LACMN A. P. Pocock; LACMN M. P. Scott; LACMN J. D. Trotman; LACMN S. G. Wood.

ESCUADRON AERONAVAL 824

Al comienzo del conflicto el 824 Sqdn estaba basado en Culdrose bajo el mando del Lt Cdr. I. Thorpe y equipado con seis Sea Kings HAS.2A. El Escuadrón estaba dividido en tres Escuadrillas que normalmente

estaban destacadas en los buques cisternas clase "Oe" de la Flota Auxiliar Real "Olmeda", "Olna" y "Olwen". El esquema de colores de estos helicópteros era el azul-gris de la RAF con números en serie, letras de cubierta, códigos y leyendas en blanco, más las escarapelas clase "D". La dotación del Escuadrón era la siguiente:

Escuadrilla "A"	XV660 'OD/350'	XV698 'OD/351'
Escuadrilla "B"	XV666 'CU/352'	XV657 'CU/353'
Escuadrilla "C"	XV697 'CU/354'	XV649 'CU/355'

La Escuadrilla "A" estaba temporariamente basada en Prestwick (HMS Gannet) durante marzo para tareas de apoyo. Para estas operaciones todas las marcas excepto los números de serie (pero incluyendo las escarapelas) habían sido cubiertas con pintura gris oscura lavable. La Escuadrilla "B" había desembarcado del "Olna" en Gibraltar (el buque navegaba para tareas de patrulla en el Golfo) y tuvo que embarcar en el "Fort Austin" para el Ejercicio "Springstrain". La Escuadrilla "C" estaba operando desde Culdrose mientras el "Olwen" estaba en mantenimiento en Gibraltar. El 5 de mayo el Lt Cdr D. J. Ackland reemplazó en el mando del Escuadrón al Lt Cdr Thorpe.

Durante el conflicto las Escuadrillas "A" y "C" fueron destacadas al Atlántico Sur, mientras que la necesidad de aeronaves embarcadas de alerta temprana, que fue evidente tanto antes como durante la guerra, llevó a la reformación de la Escuadrilla "D" equipada con dos Sea Kings especialmente modificados.

Luego de una decisión de posguerra del Mando Aéreo de la Flota y el Ministerio de Defensa de desplegar cinco Sea Kings HAS.5 del 826 Sqdn a fines de 1982 como un destacamento en las Malvinas, las Escuadrillas "A" y "C" del 824 Sqdn fueron transferidas al 826 Sqdn el 1 de febrero de 1983.

ESCUADRILLA "A"

La escuadrilla partió de Prestwick el 30 de marzo y sus dos aeronaves sin marcas (XV660 y XV698) volvieron a Culdrose, a donde arribaron al día siguiente. El XV698 necesitaba mantenimiento, de manera que la Escuadrilla incorporó al XV649 de la "C" el 1 de abril. La pintura gris oscura aplicada al XV660 fue fácilmente lavada y luego el XV660 y XV649 recibieron las marcas de baja visibilidad. Todas las marcas en blanco fueron sobrepintadas en negro, excepto las letras de cubierta que fueron borradas, y las escarapelas modificadas al rojo y azul. Los dos helicópteros fueron codificados así:

XV660 '-/350'	XV649 '-/355'

El 2 de abril la Escuadrilla, bajo el mando del Lt Cdr I. S. McKenzie, recibió la orden de movilizarse en un plazo de cuatro horas y ambos Sea Kings fueron volados a bordo del "Olmeda" en Devonport el 4 de abril. El buque partió hacia el Atlántico Sur al día siguiente y la Escuadrilla inició operaciones antisubmarinas, intercaladas con tareas de carga y de reabastecimiento vertical, mientras el "Olmeda" reabastecía a otros buques de la Task Force durante el proyecto al sur. El 1 de mayo la nave se unió al Grupo del portaaviones situado al este de las Malvinas y el "Olmeda" estuvo en el primer grupo de buques que ese día entró en la Zona de Exclusión Total. Durante las cinco semanas siguientes se intensificaron las misiones antisubmarinas, de transporte y reabastecimiento vertical de la Escuadrilla.

El 3 de junio, con un preaviso de sólo cinco horas, la Escuadrilla fue destacada a la Base Operativa Adelantada en Puerto San Carlos para ayudar a la descarga de los buques. La intención era que la Escuadrilla "A" quedara en tierra sólo por una noche pero finalmente realizó esta tarea casi ininterrumpidamente durante tres días, descargando provisiones, munición y equipos hasta que reembarcaron en el "Olmeda" el 6 de junio. Las operaciones continuaron entonces como antes, aunque el XV649 quedó fuera de servicio el 11 de junio.

Después de la rendición argentina el 14 de junio, el "Olmeda" fue enviado a la Thule del Sur para la Operación "Keyhole" (la reocupación de la isla) junto con la "Yarmouth" y el "Endurance". Durante esta operación, la Escuadrilla tuvo que transferir unos de sus Sea Kings al "Invincible" para una permanencia prolongada a partir del 15 de junio, mientras que el otro era transferido al "Regent" como cambio de dos Wessex HU.5 del 848 Sqdn Escuadrilla "A". Finalmente, las dos aeronaves del 848 Sqdn no embarcaron dado que una ya había abordado al "Endurance" 36 horas antes y la otra necesitaba un cambio de motor. Sin embargo, el XV660 se embarcó en el "Invincible" el 16 de junio y ese día el "Olmeda" zarpó para la Operación "Keyhole". Al llegar a las Georgias del Sur el 18 de junio, el XV649 ya estaba otra vez en servicio y se le había sacado su equipo de sonar para trabajar como utilitario. La Escuadrilla colaboró con el embarque de la Compañía M del 42 Commando antes de que el buque partiera hacia la Thule del Sur. El 20 de junio el asalto a la isla concluyó con éxito con la rendición de las fuerzas argentinas en el lugar. El "Olmeda" volvió a las Georgias del Sur el 21 de junio para desembarcar a los Marines y los Prisioneros antes de volver al grupo del portaaviones ese día. La orden para volver al Reino Unido fue recibida el 21 de junio y el buque se encontró con el "Invincible" el 27 de junio después de que el portaaviones hubiera navegado al norte para un período de descanso y recuperación. El

XV660 se reintegró a la Escuadrilla desde el "Invencible" ese día y el "Olmeda" siguió camino (vía la Isla Ascensión el 30 de junio y 1 de julio). La Escuadrilla "A" desembarcó en Culdrose el 10 de julio, dos días antes del arribo del buque a Devonport.

Durante el conflicto la Escuadrilla mantuvo un excelente promedio de disponibilidad para sus tareas antisubmarinas, búsqueda en superficie y carga, y en una oportunidad realizó una salida de transporte que duró 9 horas y media.

El XV657 '-50' (reemplazó al XV660) y el XV649 '-/355' embarcaron en el "Fort Austin" el 26 de agosto y fueron transferidos al "Olmeda" en el Atlántico Sur el 21 de setiembre. Ambos helicópteros fueron destacados temporariamente a la Isla Lively, Isla Soledad, el 20-22 de noviembre antes de volver con el "Olmeda" al Reino Unido. Desembarcaron en Culdrose el 19 de diciembre antes de que el buque atracara ese mismo día en Devonport. El 1 de febrero de 1983 la Escuadrilla fue transferida al 826 Sqdn.

Tripulaciones de la Escuadrilla "A" del 824 Sqdn a bordo del "Olmeda" durante la Operación "Corporate" y sus condecoraciones:

Pilotos

Lt Cdr I. S. McKenzie RN (comandante de vuelo) MBE (Miembro de la Orden del Imperio Británico); Lt D. J. Issitt RN; Lt I. D. Moffatt RN; Lt D. P. Murphy RN; Lt T. D. Riviere RN; S/Lt D. R. Taylor RN.

Observadores/Tripulantes

Lt P. Blackman RN; S/Lt P. R. Smith RN; S/Lt D. V. Stanton RN; POACMN R. J. Hartfield; LACMN K. J. Allison; LACMN M. Cook.

ESCUADRILLA "B"

Los detalles básicos de esta Escuadrilla son incluídos en la obra porque Gibraltar fue una muy importante escala y base de reaprovisionamiento para los buques y aviones en camino hacia o desde el Reino Unido, la Isla Ascensión y el Atlántico Sur. La Escuadrilla estaba equipada con dos Sea Kings HAS.2A.

XV666 'CU/352'	XV657 'CU/353'



Dentro de los diez días de la rendición argentina, las unidades de la 3ª Brigada de Comandos comenzaron a regresar al Reino Unido. En la foto un HC.4 del 846 del Sqdn. levanta con eslinga a un Gazelle AH-1 del 3CBAS y lo lleva en vuelo desde el Hipódromo de Puerto Argentino hacia el buque "Elk", el 23.6.82. A la derecha hay otro Gazelle esperando turno y a la izquierda se alcanza a ver el Bell 212 H-83 de la FAA. (Lt. D. Balchin RN)

Estos habían embarcado en el "Olna" el 19 de febrero para su traslado a Gibraltar, desde donde fueron volados al Frente Norte de la RAF el 26 del mismo mes. El "Olna" partió para unirse a la Patrulla del Golfo, con el Wessex HU.5 XS507 'ON/314' de la Escuadrilla "C" del 772 Sqdn, mientras que los dos Sea Kngs debían pasar al "Fort Austin" para el Ejercicio "Springstrain". Finalmente, el buque fue enviado al Atlántico Sur el 29 de marzo para encontrarse con el "Endurance" el 12 de abril (este último había estado siguiendo los sucesos en las Georgias del Sur y había navegado al norte para ser reabastecido). La Escuadrilla "B" quedó en el Frente Norte de la RAF.

Luego de la invasión argentina, los dos helicópteros proveyeron su esencial capacidad de carga media para el traslado de provisiones y equipos a los buques que se dirigían al sur desde el Mediterráneo. El campo de desfile en Lathbury Barracks, unos 100 metros sobre el nivel del mar en el extremo sur del Peñón, sirvió como campo de aterrizaje. Cuando soplaban vientos del oeste los helicópteros tenían que aproximarse por debajo del nivel de la cima de la colina, para subir en el último minuto. Con el arribo del "Uganda" el 16 de abril, la Escuadrilla cumplió un servicio de transferencia de personal durante su conversión a buque-hospital. Cuando el barco zarpó hacia el sur el 19 de abril, el XV666 fue utilizado para tomar fotografías que registraran el momento de la partida. Mientras tanto, el reacondicionamiento del "Olwen" en Gibraltar fue rápidamente completado y la Escuadrilla "B" embarcó el 7 de junio cuando zarpó para Devonport. Los Sea Kings volaron hacia Culdrose el 10 de junio antes de que el buque atracara más tarde ese mismo día.

ESCUADRILLA "C"

Para que la Escuadrilla "A" pudiera embarcar en el "Olmeda" lo antes posible, la Escuadrilla "C" entregó su Sea King HAS.2A XV649 el 1 de abril a cambio del XV698 que estaba fuera de servicio. En ese momento la Escuadrilla no estaba destinada al sur y ambos helicópteros fueron transferidos el 706 Sqdn el 5 de abril. Sin embargo, dos días después ambas máquinas fueron reasignadas al 824 Sqdn, pintadas con el esquema de baja visibilidad. Para ese momento el XV698 ya estaba otra vez en servicio. El 29 de abril la Escuadrilla recibió una aeronave adicional, el Sea King HAS.2A XV672 '-/145' del 705 Sqdn, ya con el esquema de baja visibilidad y todavía con las marcas del 826 Sqdn. La Escuadrilla "C" embarcó en el "Fort Grange" el 7 de mayo bajo el mando del Lt Cdr R. G. Harrison con los tres helicópteros siguientes:

XV698 '-/351'	XV697 '-/354'	XV672 '-/145'

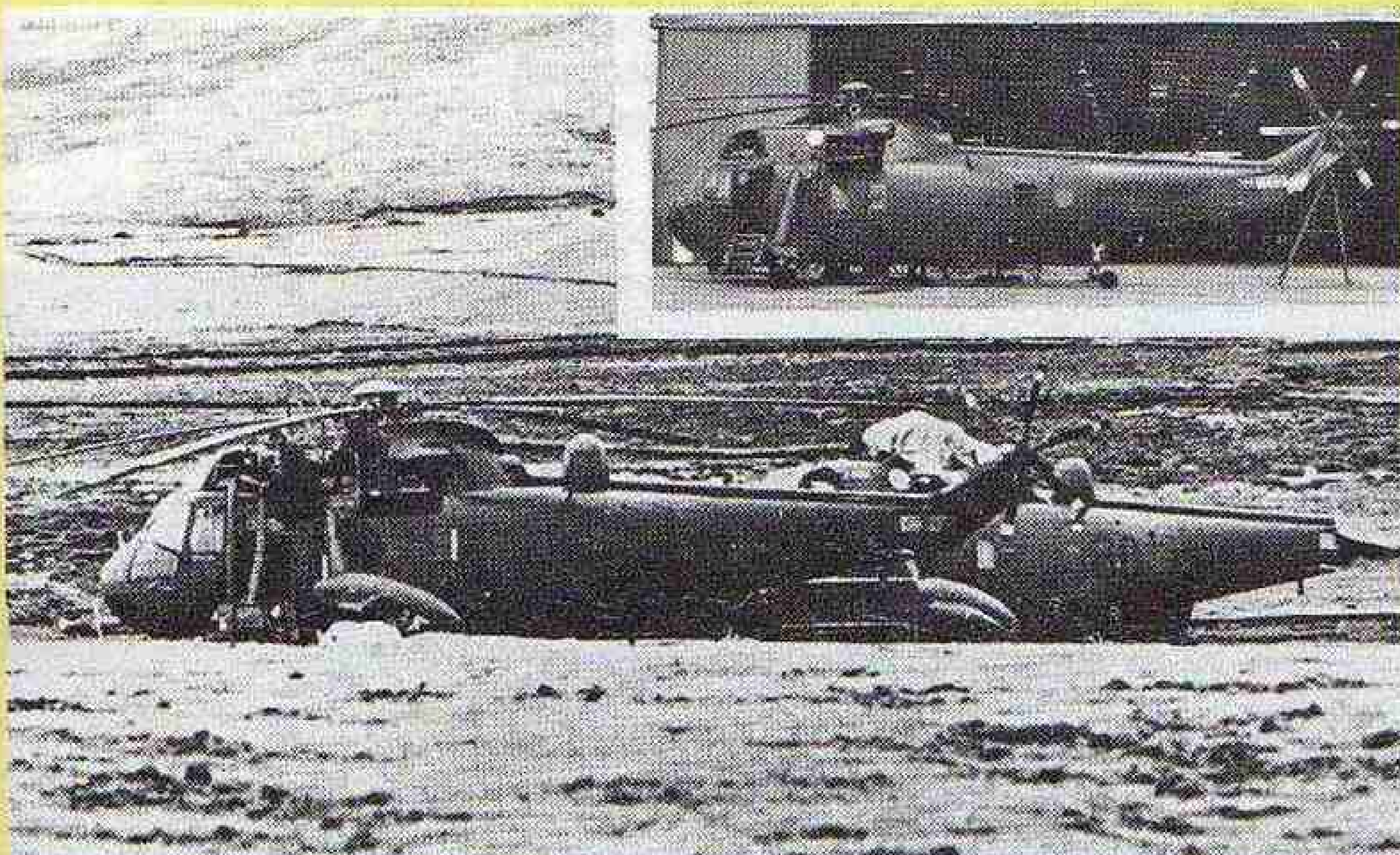
El "Fort Grange" recién había sido sometido a un reacondicionamiento completo y, luego de un breve período de pruebas en el mar, zarpó de Devonport el 14 de mayo con la Escuadrilla todavía embarcada. El 3 de junio llegó a la Zona de Exclusión Total para comenzar sus tareas de reabastecimiento y en los siguientes ocho días reaprovisionó a 25 buques antes de dirigirse a San Carlos para actuar como estación de combustible para los helicópteros. La Escuadrilla se dedicó principalmente a traslados y reabastecimiento vertical con la Task Force, que continuó bastante después de la rendi-

Día desastroso para la flota británica; el 8.6.82. La foto tomada tras el ataque de los cazabombarderos argentinos, muestra al HAS.2A del 825 Sqdn. XV700'-/264' piloteado por el comandante de la unidad, Lt. Cdr. Hugh Clark, volando en medio del humo de los incendios del "Sir Galahad" mientras izan a bordo a uno de los sobrevivientes. Mientras tanto, la fuerte corriente de aire desplazada por las palas del Sea King ayudaba a empujar las balsas hacia la seguridad de la cercana orilla. (Ministerio de Defensa Británico).





Encadenados a cubierta, se ven los dos HAS.2A del 825 Sqdn. que embarcaron en el "Queen Elizabeth 2" a su partida de Gran Bretaña el 12.5.82 para proveerle de capacidad helitransportada. Recién se los transfirió al "Canberra" el 28.5.82 en Grytviken, para le etapa hacia las Malvinas. (Ministerio de Def. Brit.)



Detrás del HAS.2A XV654 del 825 Sqdn. que estaba siendo reparado en la base avanzada de San Carlos se ve a otra máquina del mismo escuadrón, el XV696 la cual había sufrido un accidente al aterrizar dañándose las palas de sus rotores principales. Este Sea King – el XV696 fue llevado luego a Fern Creek Valley donde se le cortó el pilón de cola para usarlo en la reparación de otro del 846 Sqdn. (el ZA310) al cual se ve en la foto del recuadro, en Yeovilton, a su regreso de las Islas Malvinas, el 13.7.82. (Peter J. Cooper)

ción argentina el 14 de junio. El HAS.2A XV698 se perdió el 11 de julio durante una salida para reabastecer al "Leeds Castle", al sufrir un desperfecto del motor que lo hizo caer al mar. El helicóptero se hundió pero la tripulación fue rescatada. Como reemplazo el Sea King HAS.2 XZ579 '-/271', una máquina de reserva con la Naval Party 2050 (Partida Naval) a bordo del "Contender Bezant", fue transferido a la Escuadrilla "C" el 13 de julio.

El "Fort Grange" partió hacia el Reino Unido el 17 de setiembre y los tres helicópteros de la Escuadrilla desembarcaron en Culdrose el 2 de octubre antes de que el buque llegara a Devonport al día siguiente. Durante su despliegue, la Escuadrilla había levantado 2.000 toneladas de carga en 650 horas de operaciones de transferencia.

Tripulaciones de la Escuadrilla "C" del 824 Sqdn en el "Fort Grange" durante la Operación "Corporate":

Pilotos

Lt Cdr R. G. Harrison RN (comandante), Lt Cdr P. H. Symonds RN, Lt J. T. Betteridge RN, Lt D. I. Cunnah RN, Lt F. R. E. Edwards RN, Lt J. J. Shaw RN, S/Lt G. M. Hickey RN, S/Lt G. R. Smith RN, S/Lt H. A. Stacey RN.

Observadores y tripulantes

Lt J. N. B. Leask RN, Lt C. A. Sutton RN, Lt W. J. H. Western RN, S/Lt A. H. Beach RN, S/Lt A. R. Lilly RN, S/Lt J. O. Tobin RN, FCACMN G. Redfern, POACMN R. Henshaw, LACMN S. Dodd, LACMN J. Fileman, LACMN P. Leonard.

ESCUADRILLA "D"

Estrictamente hablando, como la Escuadrilla "D" del 824 Sqdn no se desplegó en el sur hasta después del 14 de junio, no merece una cobertura detallada en esta obra. Sin embargo, los obvios requerimientos de alerta temprana aérea (AEW, según sus siglas en inglés) sobre las Malvinas así como el rápido desarrollo y despliegue de una aeronave viable con base en portaaviones es muy importante. De manera que el elemento de alerta temprana aérea debe ser incluído para que el lector conozca los antecedentes y decisiones que llevaron a la formación de la Escuadrilla.

La Royal Navy carecía de una aeronave de alerta temprana con base en portaaviones desde que cuatro Gannet AEW.3 de la Escuadrilla "B" del 849 Sqdn fueron catapultados desde el "Ark Royal" por última vez el 28 de noviembre de 1978 y el Escuadrón se desbandara el 15 de diciembre de ese año. Con la Task Force desplegándose a 8.000 millas del Reino Unido, el requerimiento de una cobertura AEW local se hizo más y más evidente. La utilización de la flotilla de venerables Shackleton AEW.2 del 8 Sqdn estaba completamente fuera de consideración. Las patrullas desde la Isla Ascensión de los Nimrod MR.2P brindaban una ayuda apreciable pero estos aviones operaban en su alcance extremo con un constante reabastecimiento en vuelo de los veteranos cisternas Victor. El 4 de mayo el Directorio de Guerra Aérea Naval (DNAW) inició una revista de todos los sistemas potenciales de alerta temprana. Una investigación a fondo del status de los pocos Gannets AEW.3 restantes dió como resultado que un total de cinco aviones podían ser puestos en vuelo de las seis potencialmente disponibles:

XL449 Preservado en el Aeropuerto Cardiff.
XL482 En servicio en Estados Unidos como NI350X.
XL497 Operando en el HMS Gannet, Prestwick.
XL500 En excelentes condiciones en Culdrose.
XL503 Preservado a cubierto en Yeovilton.
XP226 En razonables condiciones en Lee-on-Solent.

Además, los siguientes podían ser canibalizados para repuestos:

XL450 Estructura dañada en Bruggen.
XL471 Semiabandonado en Farnborough.
XL472 Semiabandonado en Boscombre Down.
XL494 Semiabandonado en Gibraltar.
XR432 En malas condiciones en Lossiemouth.



El XZ578 'CU/589' del 820 Sqdn. a bordo del "Invincible", mientras se encontraba al norte de Ascensión (alrededor del 14.4.82) todavía lleva las marcas de su antigua unidad, el 706 Sqdn. Poco después de tomada esta foto, volvió a ser transferido, esta vez al 826 para reemplazar a una máquina perdida, pero aunque nunca volvió al 820 retuvo sus marcas hasta el final de la Guerra de las Malvinas. (Lt S. A. George Royal Navy)

Se ubicaron los suficientes motores y radares de Gannet, pero el costo y la falta de mano de obra experimentada hizo que su reparación a tiempo fuera impracticable. Además de los repuestos, había un problema aparentemente sin solución que era encontrar una base operacional. Con seguridad no podrían despegar del "Hermes" o el "Invincible" a causa de la "rampa de esquí". Lo mejor que se podía esperar era una pista reforzada apropiada en tierra similar (pero mucho más larga) que la que luego fue instalada en San Carlos. Una vez que las Malvinas fueran recapturadas, podría ser factible basar a los Gannets en el aeropuerto de la capital para una cobertura temporaria mientras se instalaban radares apropiados. Cuanto más era estudiada, la propuesta se tornaba menos práctica.

Para cuando se realizó el desembarco argentino, ya había planes para mejorar la capacidad de alerta temprana convirtiendo a once Nimrods en la RAF a las especificaciones AEW.3, pero su puesta en servicio todavía estaba lejos. Sin embargo, el radar Thorn-EMI Searchwater en los Nimrod MR.2 estaba disponible y se decidió instalarlo en una aeronave basada en portaaviones. La Westland Helicopters ya había realizado estudios de diseño para una variante de alerta temprana del Sea King y esto habría de influir en la opción final de esta variante. El 23 de mayo el Ministerio de Defensa dió su aprobación para instalar los radares Searchwater en dos Sea Kings HAS.2A y los trabajos de conversión comenzaron una semana después de que se completaran los estudios de factibilidad.

El primer helicóptero elegido fue el HAS.2A XV650 que fue transferido desde el 706 Sqdn el 24 de mayo y volado desde Culdrose a Westland Helicopters en Yeovil el 27 de mayo, todavía pintado como 'CU-/588' en blanco. El segundo fue el HAS.2A XV704, que ya estaba sometido a ensayos en la Westland. Este había retornado de ensayos del sistema MAD (Detector de Anomalías Magnéticas) en el Establecimiento Experimental de Aeronaves y Armamentos de Boscombe Down el 26 de abril y no llevaba códigos, aunque retuvo sus marcas en blanco. Se unió al XV650 para los trabajos de conversión y pruebas AEW el 26 de mayo y el radar Searcchwater fue instalado en el lado derecho del sector trasero del fuselaje sobre un soporte rebatible. Esto permitía que la unidad fuera colocada hacia atrás mientras el helicóptero estaba en tierra y que apuntara hacia abajo mientras estaba en operación. Durante las pruebas el helicóptero era levantado con una grúa para que el dispositivo pudiera ser bajado a su posición de vuelo. Además de su apariencia poco atractiva, afectaba levemente la aerodinamia del Sea King y sus cualidades de maniobra. También se le colocaron interceptores de Banda I para el rol anti-misil Exocet. La confianza en el programa se hizo evidente con la reestructuración de la Escuadrilla "D" del 824 Sqdn en Culdrose el 14 de junio con ocho pilotos, ocho observadores (cuatro de los cuales habían servido en el 849 Sqdn) y 33 suboficiales bajo el mando del Lt Cdr Peter Flutter (un ex observador de Gannet).

Finalmente, la rendición argentina sobrevino antes de que las aeronaves pudieran ser enviadas al Atlántico Sur en su nuevo cometido. El XV704 voló por primera vez después de la conversión el 23 de julio, seguido por el XV650 siete días después, fecha en la cual fueron declarados aptos para entrar en servicio. Los dos helicópteros volaron de Yeovil a Portland el 2 de agosto con los códigos de llamada "Cyclops 1" (XV650, todavía codificado 'CU-/588) y "Cyclops 2" (XV704). Embarcaron en el "Illustrious" ese mismo día cuando el buque atravesó el Canal Inglés en camino hacia el Atlántico Sur. Todas las identificaciones en blanco fueron repintadas en negro y las dos máquinas fueron recodificadas así:

XV704 '-/361'   XV650 '-/362'

Durante su despliegue, las aeronaves y radares cumplieron su rol primario de alerta temprana y control de cazas, así como sus papeles secundarios de búsqueda en superficie y dirección táctica, a menudo mejor que lo esperado. Al finalizar su despliegue, la Escuadrilla retornó a Culdrose el 7 de diciembre y el "Illustrious" llegó a Portsmouth al día siguiente.

El primer despliegue de un Sea King AEW había sido exitoso y probó la capacidad del helicóptero como plataforma de alerta temprana. El desarrollo del radar continuó y más Sea Kings fueron convertidos, lo que derivó en la reestructuración del 849 Sqdn en Culdrose el 1 de noviembre de 1984.

ESCUADRON AERONAVAL 825

El 3 de mayo el comandante del 706 Sqdn en Culdrose, Lt Cdr H.S. Clark, recibió la orden de reformar el 825 Sqdn con helicópteros Sea King. El Escuadrón tendría que operar en el rol utilitario, en apoyo de las fuerzas terrestres en las Malvinas, y debía prepararse para su despliegue en una semana. Diez Sea Kings fueron transferidos al nuevo Escuadrón, todas máquinas HAS.2A sacadas del 706 Sqdn (la unidad de entrenamiento de vuelo operacional) y del 814 Sqdn en Culdrose, junto con un HAS.2A del 819 Sqdn de Prestwick. Todos fueron transferidos a la nueva unidad el 3 de mayo (el del 819 Sqdn llegó ese mismo día) e inmediatamente se iniciaron trabajos para sacar los equipos de sonar para lucha antisubmarina e instalar radios adicionales para comunicarse con el Ejército. En las cabinas se colocaron asientos para la tropa pero por falta de tiempo no pudieron montar ametralladoras.

La aeronaves retuvieron el color azul grisáceo de la RAF con las escarapelas Clase D modificadas a rojo y azul. No recibieron nuevos códigos laterales por lo que mantuvieron los anteriores. Junto con las leyendas ROYAL NAVY, fueron repintados en negro y las letras de cubierta fueron borradas. Antes de su partida, todos los Sea Kings recibieron una mano de una cera aceitosa para preservarlos de la corrosión del agua salina durante su trayecto al sur. Con esta capa protectiva daban la impresión de estar pintados en marrón oliva mate (similar a los Sea Kings HAS.4 del 846 Sqdn).

El 825 Sqdn fue formalmente puesto en funciones en Culdrose el 7 de mayo con 36 tripulantes, 100 hombres de mantenimiento y los siguientes Sea Kings:

HAS.2	XZ580	'-/272'	(ex 814 Sqdn)
HAS.2A	XV700	'-/264'	(ex 814 Sqdn)
	XV696	'-/268'	(ex 814 Sqdn)
	XV663	'-/581'	(ex 706 Sqdn)
	XV659	'-/584'	(ex 706 Sqdn)
	XV654	'-/585'	(ex 706 Sqdn)
	XV714	'-/586'	(ex 706 Sqdn)
	XV677	'-/595'	(ex 706 Sqdn)
	XV648	'-/597'	(ex 706 Sqdn)
	XV656	'-/703'	(ex 819 Sqdn)

Nota: El 825 Sqdn recibió los códigos "500" al "510" en Culdrose. Aunque fueron utilizados como identificación de llamada cuando los Sea Kings se embarcaron en el "Queen Elizabeth 2" y el "Atlantic Causeway" (ver detalles individuales), los códigos nunca fueron pintados.

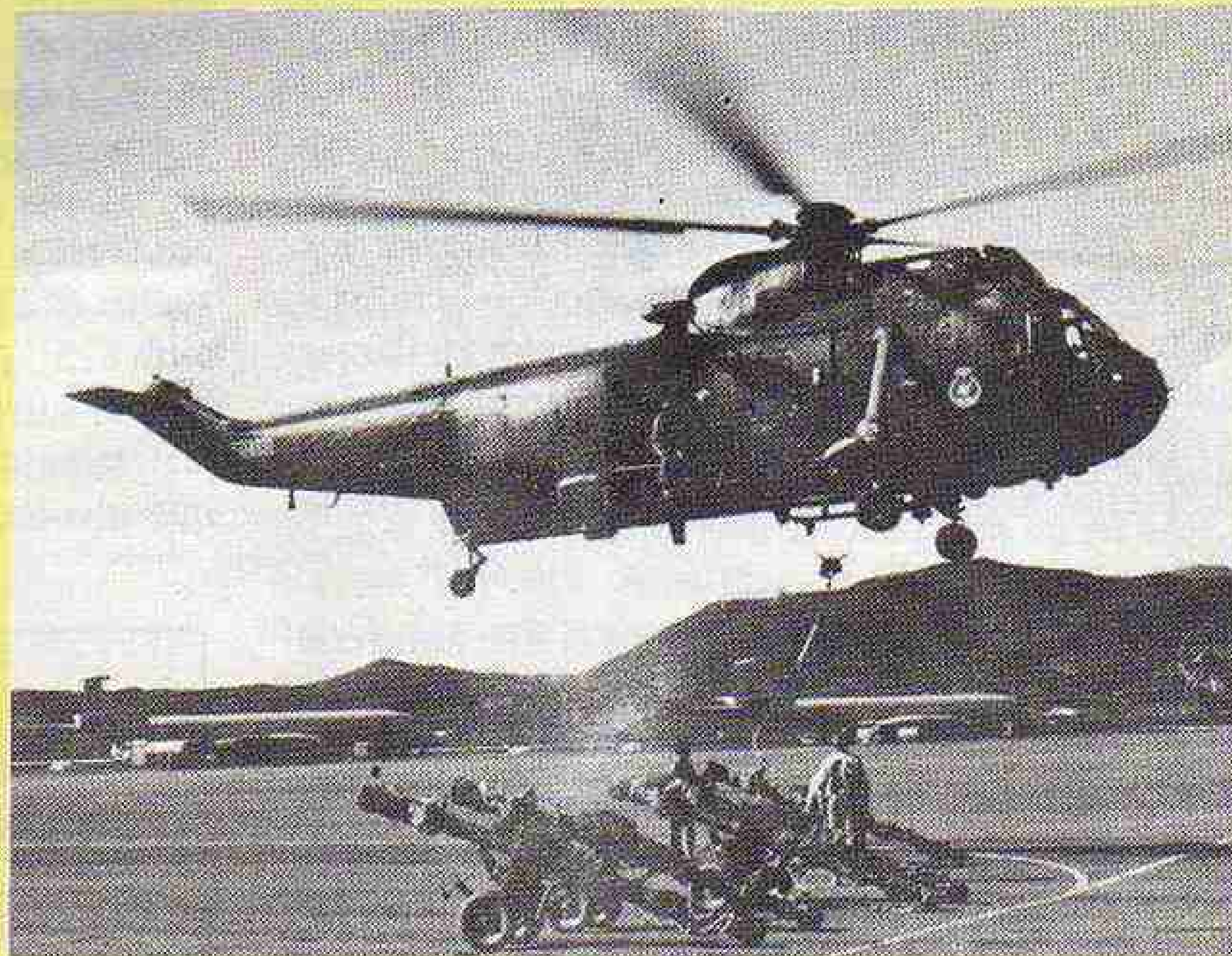
El 12 de mayo los dos primeros helicópteros (XV648 y XV677) volaron al "Queen Elizabeth 2" en The Solent luego de la partida del buque desde Southampton. El resto del Escuadrón embarcó en el "Atlantic Causeway" en la Bahía Plymouth el 13 de mayo, un día antes de que la nave zarpara hacia el Atlántico Sur. Previamente unos 30 hombres del Escuadrón habían salido con el "Engadine" el 10 de mayo, aunque llegarían a las Malvinas después del arribo del grueso del 825 Sqdn.

El volar a los buques era una nueva experiencia para algunos de los pilotos del Escuadrón, ya que eran instructores y alumnos que antes estaban con el 706 Sqdn. A pesar de las semanas de entrenamiento intensivo que habrían de venir, los alumnos todavía tenían que volver a Culdrose después del conflicto para completar su entrenamiento. A bordo del "Atlantic Causeway" los helicópteros fueron ubicados en la cubierta de proa detrás del hangar y la zona de aterrizaje delantera fue dejada libre. Durante el viaje se realizó el entrenamiento de vuelo, con sus ejercicios asociados de amarre, desamarre y reabastecimiento de los helicópteros. El 22 de mayo, a unas 25 millas de la Isla Ascensión, el "Atlantic Causeway" se encontró con el "Queen Elizabeth 2" y al día siguiente las dos tripulaciones abordo de este último (incluyendo a los Lt Cdrs H. S. Clark y R. H. S. Everall y al S/Lt D. L. Nelson) fueron intercambiadas con dos del primero (incluyendo al Lt Cdr J. R. Skinner y a los Lts. P. J. Sheldon y H. R. Ridgeway). Después de dejar Ascensión, los helicópteros fueron resguardados y amarrados para enfrentar los duros mares del Atlántico Sur. El "Queen Elizabeth 2" navegó hacia las Georgias del Sur pero tuvo que ser mantenido fuera del alcance de la actividad aérea enemiga y sus tropas fueron transferidas a otros buques para su transporte a la zona de guerra. Arribó a Grytviken el 27 de mayo y los dos Sea Kings brindaron su apoyo esencial para la operación de traslado hacia el "Canberra" y el "Norland". Esta última nave recibió a los hombres de la 5th Infantry Brigade, 1st Btn Welsh Guards, 2nd Btn Scots Guards y 1st/7th Gurkha Rifles junto con personal del 656 Sqdn del Army Air Corps (Cuerpo del Aire del Ejército). Una vez completada esta operación, los dos Sea Kings embarcaron en el "Canberra" el 28 de mayo y el buque se dirigió hacia las Malvinas junto con el "Norland". El "Atlantic Causeway" entró en la Zona de Exclusión total el 29 de mayo y una partida avanzada del escuadrón (XV659, XV696, XV700 y XV656 o XV714) voló a tierra para montar una base operativa adelantada en el Establecimiento San Carlos. El vuelo requirió un total de cuatro horas, pasando por el "Hermes" y el "Invincible" para reabastecerse, y los helicópteros llegaron al caer la tarde. Operando inicialmente como unidades individuales en San Carlos, los cuatro pasaron al Puerto San Carlos el 31 de mayo. La pareja en el "Canberra" voló al "Atlantic Causeway" el 31 de mayo para ayudar en el desembarco de los gurkhas al día siguiente cuando el buque arribó a la Bahía San Carlos. Los cuatro Sea Kings que quedaron a bordo del "Atlantic Causeway" (XV654, XV663, XZ580 y XV656 o XV714) desembarcaron en Puerto



Izquierda: *El 3.4.82 sólo uno de los Sea King HAS.5 del Escuadrón 826 había logrado llegar desde la base de Culdrose, asiento de la unidad, hasta el "Hermes" donde debían embarcar. Obligados por una espesa niebla, los otros debieron aterrizar en Lee-on-Solent. La misma niebla obligó a los HC.4 del Escuadrón 846 –también destinados al portaviones– a buscar esa alternativa. Más tarde mejoró el tiempo y aquí se ve al HC.4 ZA298, acompañado por un ejemplar no identificado, despegar con rumbo al "Hermes". (Ministerio de Defensa Británico)*





En la foto del extremo izquierdo se ve a un Sea King HC.4 no identificado maniobrar sobre la cubierta de uno de los buques durante el desembarco en San Carlos, para enganchar un contenedor plástico de combustible y llevarlo a tierra. (M. de Def. Brit.)
Al lado, una foto tomada en Wideawake el 1° de mayo de 1982, cuando un Sea King del 846 Sqdn. maniobra para levantar cañones antitanques

San Carlos el 1° de junio, mientras que el XV648 y el XV677 retornaban al "Canberra" el 2 de junio cuando el buque llegó a la Bahía San Carlos. Estos ayudaron en la transferencia de tropas a tierra y a su retorno traían prisioneros, antes de unirse al resto en Puerto San Carlos ese mismo día.

El Escuadrón dedicó entonces a los HC.4 del 846 Sqdn a tareas de reabastecimiento y administración alrededor del fondeadero así como a trasladar unos 800 prisioneros desde Darwin y Prado del Ganso al "Sir Percivale" en las aguas de San Carlos. Después de haber operado inicialmente desde un campo en Puerto San Carlos, el 3 de junio la unidad volvió al establecimiento San Carlos, donde había menos helicópteros y por lo tanto menor congestión. Durante toda la campaña quedó basada en ese lugar. Las tripulaciones no estaban acostumbradas a las particulares condiciones de vida, con abundante agua corriente ¡pero por los costados de las trincheras y de las carpas! las tripulaciones de tierra y de mantenimiento del Escuadrón merecen un reconocimiento especial, ya que luego de un viaje de 8.000 millas a cielo abierto de los diez helicópteros los mantuvieron volando cada día en las Malvinas en condiciones adversas.

Las operaciones iniciales fueron en apoyo de la 5th Infantry Brigade, pero el Escuadrón luego cooperó con cualquiera de las unidades en tierra a medida que, desde Teal en el norte y Fitzroy en el sur, avanzaban progresivamente sobre Puerto Argentino. Cumplieron todo tipo de tareas de apoyo y utilitarias, como movimiento de artillería y de tropa, provisiones de alimentos y munición, misiones de exploración, movimientos entre los buques y San Carlos, evacuación de bajas y traslado de miembros de la prensa. Normalmente podían transportar 16 soldados con equipo completo, pero en ocasiones llevaron hasta 20 hombres del SAS (Special Air Service, una de las unidades de fuerzas especiales o comandos) con todo su equipo. Los helicópteros volaban más de nueve horas cada día antes de ser dispersadas en tierra por la noche.

Elementos del Escuadrón asistieron al 846 Sqdn en el traslado de las baterías de artillería a Teal Inlet y en este proceso reclamó haber sido la primera unidad en ver el monte Dos Hermanas aunque al mismo tiempo recibió fuego enemigo. Durante las operaciones el 4 de junio, el Lt P. J. Sheldon (en el XV696) estaba llevando unidades Rapier alrededor de las colinas cercanas a San Carlos cuando aterrizó sobre lo que creyó era terreno firme cerca de la cima de la colina Lookout. Pero la rueda derecha rompió la capa de turba y provo-

có que los extremos de las cinco palas del rotor principal golpearan el suelo cuando el piloto intentó corregir el rolido. Aunque la máquina sólo sufrió daños menores, la falta de repuestos en el lugar significó que el XV696 tuvo que quedar en el lugar temporariamente y ser utilizado como fuente de repuestos. El helicóptero fue levantado por el Chinook HC.1 ZA718 del 18 Sqdn el 7 de junio y llevado a la base operativa adelantada en San Carlos, donde se le sacó la sección de cola para ponérsela al Sea King HC.4 ZA310 del 846 Sqdn para que éste pudiera volver a volar.

El 8 de junio el Lt Cdr Hugh Clark y su tripulación (S/Lt Brian Evans y el CPOACMN David Jackson) llevaron a un grupo de reconocimiento al establecimiento Fitzroy en el XV700 poco antes de que los argentinos atacaran al "Sir Tristram" y "Sir Galahad" en Puerto Pleasant, cerca de Fitzroy. Al escuchar el ataque y las bombas, Clark busco una cubierta y luego despegó para ir al rescate. Se le unieron otros tres Sea Kings del 825 Sqdn –volados por los Lts Phil Sheldon (XV654), John Boughton (XV663) y Steve Isacke (XZ580)– en la tarea de llevar a lugar seguro a las tropas y tripulantes de ambos buques. Muchos de los sobrevivientes estaban en estado de shock o heridos y Clark rescató a muchos del confinado sector en llamas a proa del "Sir Galahad". Los heridos fueron llevados al hospital de campaña en Bahía Ajax y uno de los helicópteros siguió volando hasta bien entrada la noche.

El "Engandine" llegó a San Carlos el 9 de junio con el resto del personal del 825 Sqdn. Las operaciones de reabastecimiento y traslado de tropa continuaron hasta la rendición argentina el 14 de junio, para cuando la unidad había sobrepasado las 1.700 horas de vuelo en dos semanas, equivalentes a seis meses de operaciones en tiempos de paz. En realidad, el 14 de junio fue el día más ocupado para el Escuadrón con las nueve máquinas disponibles totalizando 80 horas de vuelo. La unidad se unió entonces a la operación del traslado masivo de prisoneros hacia los buques para su posterior repatriación por vía marítima. El 825 Sqdn también participó activamente en el traslado de tropas británicas y equipos a los buques para su retorno al Reino Unido. Después de la capitulación, el Escuadrón "incorporó" al capturado UH-1H AE-422 del CAB601. Esta máquina había sido llevada el 16 de junio desde el hipódromo hasta San Carlos por el Lt Cdr Keith Dudley del 820 Sqdn, pero el destacamento de esta unidad en la base adelantada de San Carlos volvió al "Invincible" el 17 de junio y el AE-422 fue "pasado" al 825 Sqdn. Luego de un vuelo de familiarización el 20 de junio, el "Huey" fue utilizado por el 825 Sqdn y sirvió para probar a Eddie Anderson (un piloto del Servicio Aéreo Gubernamental de las Malvinas) como potencial piloto del helicóptero. Acumuló cerca de 30 horas de vuelo antes de ser volado por Hugh Clark a un Mexeflote (un pontón motorizado multipropósito) a popa del "Atlantic Causeway", el 13 de julio y subido a bordo por la rampa trasera para su viaje al Reino Unido. Mientras tanto, tres máquinas del 825 Sqdn trasladaron a otros tantos helicópteros del Ejército fuera de servicio desde San Carlos a Fitzroy el 19 de junio y cuatro días después el personal del Escuadrón pudo mudarse de las carpas al lujo relativo de la casas de San Carlos.

El XV696 (sin motores, rotores y fuselaje posterior) fue llevado por aire al "Engadine" en la Bahía San Carlos por un Chinook HC.1 del 18 Sqdn y el 7 de julio partió con el buque hacia Devonport. El "Atlantic Causeway" zarpó de Puerto Argentino el 12 de julio, luego de haber embarcado a los Wessex HU.5 de los Escuadrones 845, 847 y 848 que estaban fuera de servicio y llegó a San Carlos tarde esa noche para cargar a los Sea Kings del 825 Sqdn para su viaje de retorno al Reino Unido. El embarque concluyó el 13 de julio luego de un "último vuelo". El buque partió a las 1920Z de ese día con la mayoría del personal de mantenimiento, mientras que las tripulaciones fueron llevadas en vuelo desde Puerto Argentino. En la mañana del 27 de julio, mientras el "Atlantic Causeway" estaba anclado a unas dos millas de Mount's Bay, Cornwall, los tripulantes del Escuadrón volvieron a bordo para llevar a nueve Sea Kings a Culdrose. El buque arribó a Devonport a las 1030Z. El 30 de julio llegó el "Engandine" a Devonport y el casco del XV696 fue llevado por tierra a la NASU (Unidad de Apoyo de Aviación Naval) de Culdrose para su reparación y posterior conversión a HAS.5. El 825 Sqdn finalmente fue disuelto el 17 de setiembre, con su lema. "Stay alive with 825" (Siga vivo con el 825), cumplido, ya que no habían sufrido bajas. Durante la operación "Corporate", la unidad había volado 1.756 horas en 394 salidas que involucraron 1.051 aterrizajes en cubierta.

Tripulantes del 825 Sqdn durante la operación "Corporate" y sus condecoraciones:

Pilotos

Lt Cdr. H. S. CLARK RN (Camandante) DSC (Cruz de Servicios Distinguidos), Lt Cdr M. J. D. Brougham RN (Ingeniero de Vuelo) MBE (Miembro de la Orden del Imperio Británico), Lt Cdr R. H. S. Everall RN, Lt Cdr M. P. Rayner REN, Lt Cdr J. R. Skinner RN, Lt J. K. Boughton RN QGM (Medalla al Valor de la Reina), Lt G. J. Boyce RN, Lt E. J. Buckett RN, Lt J. R. Harvey RN, Lt S. J. Isacke RN, Lt H. R. Ridgeway RN, Lt P. J. Sheldon RN QGM, Lt G. Smith RN, Lt M. C. P. Snow RN, Lt P. E. B. Taylor RN, S/Lt P. Eldridge RN, S/Lt P. Evans RN, S/Lt C. J. Greaves RN, S/Lt P. Lyall RN, S/lt D. L. Nelson RN, S/Lt D. P. Wolstenholme RN.

Observadores y tripulantes

Lt C. T. Bean RN, Lt, M. G. Cribley RN, Lt S. Mather RN, CPOACMN J. T. Freemantle, CPOACMN D. J. Jackson, CPOACMN M. A. Rowsell, CPOACMN P. Withell, POACMN A. J. Dunsmore, POACMN P. N. A. Gibbs, POACMN L. Hoyland, POACMN, J. R. Humfryes, POACMN R. P. Wilson, LACMN R. Eggleston, LACMN R. G. Harris, LACMN T. G. Steele.

ESCUADRON AERONAVAL 826

La orden de embarcar implicó un inmediato llamado a todo el personal del 826 Sqdn que estaba en la licencia de Pascua para preparar la dotación de nueve Sea Kings HAS.5 en Culdrose, para el viaje al Atlántico Sur. Esto se logró en 36 horas y en la mañana del 3 de abril el Escuadrón embarcó en el "Hermes" en Portsmouth con 224 hombres (incluyendo 15 tripulaciones) bajo el mando del Lt Cdr D. J. S. Squier. Sólo dos de los helicópteros del 826 Sqdn no fueron desplegados, el XZ919 "H/141" (que estaba fuera de servicio) y el único HAS.2A XV672 "H–145" de la unidad. En su lugar el Escuadrón incorporó dos HAS.5 equipados con sonar pasivo del 706 Sqdn. El "Hermes" zarpó a las 1045Z del 5 de abril con los nueve Sea Kings del 826 Sqdn ubicados sobre cubierta para la ocasión, identificados como sigue:

ZA130 'H/132'	ZA133 'H/135'	XZ571 'H/143'
ZA131 'H/133'	ZA136 'H/140'	ZA129 'CU/582'
ZA132 'H/134'	XZ577 'H/142'	ZA137 'CU/596'

Cuatro de los Sea Kings (ZA130, ZA132 y ZA133) estaban equipados con un dispositivo MAD (Detector de Anomalías Magnéticas, utilizado para ubicar submarinos), luego de que en enero de 1982 concluyeran los ensayos con los helicópteros así modificados.

Las identificaciones de baja visibilidad fueron pintadas durante el viaje a Ascensión (alrededor del 10 de abril), las bandas blancas de las escarapelas fueron repintadas con rojo y azul, las leyendas y códigos en blanco sobrepintados en negro y las letras de cubierta borradas completamente. Las aeronaves que provenían del 706 Sqdn fueron tratadas en forma similar, excepto que inicialmente mantuvieron los dos últimos dígitos en negro de los códigos del 706 Sqdn. El ZA137 recibió un código del 826 Sqdn durante el viaje al sur, mientras que el ZA129 por alguna razon no recibió el suyo hasta el viaje de retorno al Reino Unido. Los helicópteros estaban entonces identificados coo sigue:

ZA130 '-/(1)32'	ZA136 '-/(1)40'
ZA131 '-/(1)33'	XZ577 '-/(1)42'
ZA132 '-/(1)34'	XZ571 '-/(1)43'
ZA133 '-/(1)35'	

El ZA129 '-/(5)82' cambió a '-/(1)44' después del 3/7/82

El ZA137 '-/(5)96' cambió a '-/(1)46' antes del 1°/5/82

En preparación para el rol del Escuadrón, que era el de protección de los buques de la Task Force contra ataques de submarinos, el viaje a la Isla Ascensión fue aprovechado para su alistamiento. Después de haber dejado Ascensión (16-18 de abril), las operaciones se intensificaron y el ritmo de los vuelos ASW (Guerra Anti Submarina) se incrementaron hasta un punto en que la mayoría de las tripulaciones superaron las 100 horas de vuelo mensuales. Tres de los helicópteros del Escuadrón mantenían una cobertura ASW casi contínua hasta 12 millas por delante del grupo de los portaaviones, mientras que un cuarto aparato realizaba operaciones de búsqueda en superficie a una distancia de hasta 200 millas. Tras el establecimiento de una Zona de Exclusión Total, la primera acción del 826 Sqdn tuvo lugar el 1° de mayo cuando un destacamento de tres máquinas ASW operaron junto a los "Brilliant" y "Yarmout" contra un submarino enemigo, que se cree era el "San Luis". Se pensaba que el submarino estaba al norte de las Malvinas y esa mañana el Lt Cdr Hogg dirigió tres Sea Kings con la misión específica de localizarlo. Cada helicóptero llevaba una tripulación extra de cuatro hombres que fue desembarcada en las fragatas antes de comenzar la búsqueda en un área al noreste de Puerto Argentino, a 180 millas del "Hermes". Durante esta operación se utilizó por primera vez en acción el método desarrollado para reabastecer de combustible a helicópteros en vuelo, en el que los Sea Kings se mantenían en vuelo estacionario sobre la popa del buque y bajaban un gancho para subir la manguera. La transferencia de combustible tomaba unos 15 minutos durante los cuales el buque realizaba las maniobras normales antisubmarinas y el helicóptero debía mantener su posición relativa.

La búsqueda del submarino enemigo continuó toda la noche del 1° de mayo aunque los tres Sea Kings retornaron al "Hermes" después de oscurecer luego de haber lanzado seis cargas de profundidad MK.11 y dos torpedos MK.46. Durante esas operaciones se

Fotografía tomada en la denominada base "Penguin" (el hipódromo de Puerto Argentino) en algún momento entre el 18.6 y el 3.7.82 cuando Sea Kings del 846 Sqdn. y del 826 también, estuvieron dedicados a un intenso transporte de hombres y equipos hacia y desde los numerosos buques anclados en la bahía. Al fondo se ven algunos de los UH-1H "Hueys" del CAB601 en diverso grado de destrucción. (Ministerio de Defensa Brit.)



reabastecieron diez veces de las fragatas y cambiaron las tripulaciones. De hecho, uno de los Sea Kings (XZ577) pasó 10h 20m en el aire y estableció así, en ese momento, un nuevo récord mundial de permanencia en el aire de un helicóptero en una misión operativa. Los informes argentinos de que el "San Luis" se había acercado a poco más de 1.300 metros de una de las fragatas y atacó con torpedos fueron considerados con cierto escepticismo ya que no hubo impactos y los torpedos no fueron detectados por ninguna de las fragatas.

Durante los ataques aéreos argentinos del 1° de mayo un Canberra B.62 (B-110) del Grupo 2 fue derribado por el Lt Curtis (801 Sqdn) y sus dos tripulantes se eyectaron antes de que el avión cayera unas 50 millas al noroeste del grupo del portaaviones. El patrullero "Alférez Sobral" partió desde el continente el 2 de mayo en busca de la tripulación pero sin éxito. Poco después de la medianoche del 2 de mayo, el Lt Cdr. J. S. M. Chandler y su tripulación (S/Lts C. C. MacBean y A. J. Moss y el LACMN P. W. Coombes), en patrulla en el ZA129 unas 70 millas al norte del grupo del portaaviones, detectó en su radar un pequeño eco de superficie al norte de las Malvinas y se acercó para investigar e identificarlo mediante aparatos de visión nocturna. Cuando el Sea King se acercó el buque apagó sus luces. Al acercarse más, el helicóptero recibió fuego de las armas automáticas de la nave pero el piloto salió de alcance sin averías para pedir ayuda. Se detectó entonces lo que se pensó era un segundo buque, pero en realidad se trataba del mismo que había cambiado de posición. Los destructores "Coventry" y "Glasgow" enviaron a sus Lynx HAS.2 para un ataque con misiles Sea Skua (ver 815 Sqdn) y el "Alférez Sobral" sufrió serios daños. La tripulación del Canberra nunca fue hallada.

Las patrullas antisubmarinas continuaron durante los días siguientes, especialmente el 4 de mayo cuando el "Yarmouth" y otros buques informaron de actividad submarina. El "Sheffield" fue alcanzado ese día por un misil Exocet que, aunque no explotó, desató un incendio que se extendió fuera de control. En las operaciones de búsqueda y rescate (SAR) que se llevaron a cabo, el S/Lt Dibb y su tripulación con el XZ577 fueron los primeros en llegar al lugar, luego de haber estado en patrulla antisubmarina en el área. Sin poder establecer contacto radial con el buque, Dibb bajó a uno de los tripulantes en la proa donde los heridos y conmocionados marinos le informaron de los daños recibidos y la asistencia requerida. El tripulante fue izado y Dibb llevó al XZ577 a 200 pies para informar al "Hermes", que recibió así las primeras noticias del ataque. A pesar de los esfuerzos de una constante asistencia de helicópteros que transportaban equipos contra incendio y evacuaban heridos, el buque fue abandonado y se dejó que siguiera quemándose.

El Escuadrón sufrió su primera pérdida el 12 de mayo cuando el ZA132 se vio forzado a bajar luego de una falla de motor cuando estaba en vuelo estacionario. Un intento de último momento de cambiar a vuelo hacia adelante fracasó debido al estado del mar. Después de posarse en el agua sin problemas, el revuelto mar golpeó el rotor de cola e hizo que el helicóptero se inclinara sobre su lado derecho para luego caer sobre el izquierdo y hundirse rápidamente. El Lt Cdr Chandler y su tripulación (S/Lt Moss, S/Lt Sutton y LACMN Coombes) fueron rescatados luego de 20 minutos en el mar. Para reemplazarlo, el Sea King HAS.5 XZ578 "-/(0)21" de reserva fue transferido desde el 820 Sqdn en el "Invincible" y volado al "Hermes" el 14 de mayo. El código del 820 Sqdn fue mantenido durante el resto del conflicto y el viaje de retorno. Se le unió un segundo Sea King de la dotación de reemplazos, el XZ573 "-/(0)22", el 15 de mayo y en éste también se retuvo el código del 820 Sqdn. Ante la necesidad de contar con mayor espacio en la cubierta del "Hermes" para acomodar a los Harrier GR.3 y los Sea Harrier FRS.1 que venían con el "Atlantic Conveyor", el 17 de mayo el Escuadrón destacó a cuatro helicópteros y seis tripulaciones al "Fort Austin" bajo el mando del Lt Cdr J. R. Bullock. Este destacamento debía realizar operaciones antisubmarinas en el Estrecho San Carlos durante el desembarco y comprendió al XZ577, ZA130, ZA133 y ZA137. También el 17 de mayo el Escuadrón fue sometido al ataque de aviones enemigos y misiles desde tierra pero no sufrió pérdidas. El XZ573 golpeó el mar y cayó a unas dos millas del "Hermes" a raíz de un mal funcionamiento del radioaltímetro cuando operaba el sonar a las 0030Z del 18 de mayo. Nuevamente la tripulación (Lts Tonkin, Barber y Swain y el LACMN Haycock) fue rescatada por otro helicóptero del 826 Sqdn. los intentos para rescatar al XZ573, que había quedado a flote, fueron abandonados por la potencial amenaza de los submarinos sobre los buques en la zona. Además existía el riesgo de que las cargas de profundidad MK.11 en el helicóptero explotaran si se hundían cerca de un buque de rescate. El Sea King fue hundido con fuego de cañón y, como se había anticipado, las cargas de profundidad explotaron mientras se hundía. El 19 de mayo, helicópteros del "Hermes" realizaron tareas de búsqueda y rescate por el caído Sea King HC.4 ZA294 del 846 Sqdn, pero desafortunadamente 21 hombres de los 30 a bordo, entre tripulantes y tropa, se perdieron.

(Continúa en la página 305)



El piloto Jerry Pook, del Escuadrón 1(F) es izado a bordo del Sea King HAS.5 XZ571 del 826 Sqdn. que acaba de rescatarlo. Estuvo menos de 10 minutos en el agua, luego de caer a sólo 30 millas del "Hermes" con su Harrier averiado y sin combustible (el GR.3 XZ963/14) al regreso de una misión de combate en la tarde del 30.5.82. (815 Sqdn. 'Exeter' Flight)

SEA KING

(Continuación)

(Viene de la página 304)

A las 0200Z del 21 de mayo, mientras la "Ardent" y la "Antrim" se acercaban a la costa para comenzar un bombardeo terrestre en apoyo del desembarco en San Carlos, dos Sea Kings del destacamento en el "Fort Austin" fueron enviados para ubicarse en el extremo norte del Estrecho San Carlos para realizar búsquedas con sonar de posibles submarinos enemigos. Durante los ataques aéreos argentinos de ese día, la tripulación de un Sea King con base en el "Fort Austin" (Lt Robertson, S/Lts Lancaster y Porter y el LACMN Wright) creyó que su helicóptero había sido atacado sin resultados por dos "Mirages" (en referencia a Daggers del Grupo 6). Otro "Mirage" en la zona del Estrecho de San Carlos atacó, según informes, a un Sea King del 826 Sqdn (tripulado por los S/Lts Dibb, Dawson y Lapthorne y el LACMN Taber) cuando salía en una misión de rescate. Otra vez el ataque con cañones fracasó y el helicóptero continuó con su búsqueda sobre la Gran Malvina sin encontrar nada. Al retornar para cargar combustible, el helicóptero fue atacado por un Blowpipe que fue detectado por Lapthorne, pero el piloto logró esquivarlo con una acción evasiva. El Lt Robertson y su tripulación fueron atacados por otro "Mirage" el 23 de mayo, una vez más sin resultados. (Hubo muchos informes de helicópteros británicos atacados por aviones argentinos. La investigación mostró que sólo en raras ocasiones los Daggers y Skyhawks atacaron deliberadamente a los helicópteros y más bien se trataba de oportunidades sufridas durante ataques a los buques británicos). Las operaciones antisubmarinas continuaron hasta el 25 de mayo, día en que cuatro helicópteros fueron enviados a colaborar en la evacuación de sobrevivientes en el golpeado "Coventry" y 55 hombres fueron llevados a los buques "Uganda", "Fort Austin" y "Broadsword". También el "Atlantic Conveyor" fue alcanzado el 25 de mayo y tres Sea Kings del "Hermes" rescataron a 13 tripulantes de la cubierta en llamas del buque.

Las operaciones antisubmarinas continuaron, pero el 30 de mayo el Escuadrón llevó a cabo otra misión de búsqueda y rescate después de que el Sqdn Ldr (capitán) Jeremy Pook se eyectara de su Harrier GR3 XZ963 del 1(F) Sqdn y cayera en el mar a 31 millas del "Hermes". El XZ587 fue vectoreado hacia el piloto por un Lynx del "Exeter", y después de sólo diez minutos en el agua, fue izado al Sea King que estaba al mando del S/Lt K. B. Sutton. El 3 de junio los cuatro helicópteros del "Fort Austin" (para entonces comandados por el Lt Cdr. P. N. Dickinson) fueron trasladados a la base operativa adelantada en San Carlos debido a la falta de helicópteros utilitarios a causa de la pérdida del "Atlantic Conveyor" y su carga de Wessex HU.5 y Chinook HC.1. Estas tareas de carga continuaron hasta el 6 de junio cuando el destacamento fue reenviado al "Hermes", permitiendo que el "Fort Austin" partiera hacia el Reino Unido. El mismo día, las máquinas XZ578 y ZA129 y tres tipulaciones bajo el mando del Lt Cdr. Hogg embarcaron en el "Atlantic Causeway" para dejar lugar a dos Harrier GR.1 del 1(F) Sqdn que llegaban en vuelo sin escalas desde la Isla Ascensión. El buque entró en la Bahía San Carlos el 8 de junio y dos Sea Kings cumplieron misones antisubmarinas, de búsqueda de naves de superficie y utilitarias durante la descarga. El buque debía partir al día siguiente de manera que los dos helicópteros fueron preparados para trasladarse al "Engadine" para poder ir a tierra el 10 de junio, pero el XZ578 quedó fuera de servicio y permaneció en el "Atlantic Causeway" cuando la nave partió de la zona de operaciones anfibias. El buque estaba unas 200 millas al este de Puerto Argentino para cuando el Sea King estuvo reparado el 10 de junio y comenzó su vuelo de vuelta a las Islas Malvinas a través del "Hermes". Sin embargo, su viaje concluyó en el "Hermes" ese mismo día cuando se decidió dejar las tareas en tierra para el 820 Sqdn. El 11 de junio el ZA129 volvió al "Hermes" desde el "Engadine", después de haber embarcado en el "Fort Grange" el día anterior para su salida de la zona de operaciones anfibias.

Después de la rendición argentina el 14 de junio, otro destacamento de dos aeronaves (XZ578 y ZA133) y tres tripulaciones fueron a tierra al Establecimiento San Carlos el 17 de junio para realizar más tareas utilitarias y de reconociento de superficie en la zona de la Gran Malvina, relevando al 820 Sqdn. El resto del Escuadrón inició trabajos de carga a Puerto Argentino, inicialmente al hipódromo y campo de juego y luego al aeropuerto. El 23 de junio el destacamento en San Carlos reembarcó en el "Hermes" y el Escuadrón llevó a cabo una operación CASEX (Ejercicio Antisubmarino Combinado) con el submarino "Courageous". Dos Sea Kings volvieron a ir a tierra el 25 de junio, uno de ellos llevando al contraalmirante Woodward al aeropuerto de la capital malvinense para recibir al Comisionado Civil que retornaba, Rex Hunt. El otro helicóptero actuó como lazo de comunicaciones para una tarea menos agradable, como fue la del torpedeo y hundimiento del "Sir Galahad". El "Hermes" zarpó de Port William a las 1600Z del 3 de julio con el 826 Sqdn embarcado y se unió al Grupo de Batalla del portaaviones unas 120 millas al este de las Malvinas. Al día siguiente el buque puso proa hacia el Reino Unido y arribó a Portsmouth el 21 de julio con los nueve helicópteros de la unidad alinedos en cubierta. El Escuadrón desembarcó en Culdrose el 22 de julio.

Vale la pena señalar que, desde que el "Hermes" dejó la Isla Ascensión el 18 de abril, el Escuadrón mantuvo un mínimo de tres Sea Kings en vuelo contínuo durante los dos meses siguientes. Siempre existía la amenaza de submarinos enemigos, reales e imaginarios, que creaba la necesidad de vigilancia. La cantidad de horas acumuladas por cada helicóptero entre abril y junio en este contínuo estado de alerta fue la siguiente:

Serie	Abril	Mayo	Junio	
XZ571	83	186	166	
XZ573	—	6	—	Recibido 15/5/83 Perdido 18/5/82
XZ577	51	147	160	
XZ578	—	105	85	Recibido 14/52
ZA129	103	180	164	
ZA130	55	136	142	
ZA131	67	256	142	
ZA132	—	72	—	Perdido 12/5/82
ZA133	105	157	47	
ZA136	87	135	92	
ZA137	71	91	197	

Tripulaciones del 826 Sqdn embarcadas en el "Hermes" para la Operación "Corporate" y sus condecoraciones:

Pilotos

Lt Cdr A. J. M. Hoggs RN AFC (Cruz de la Fuerza Aérea), Lt P. R. Ayers RN, Lt P. A. Barber RN. Lt P. Crudgington RN, Lt D. Duthie RN, Lt E. R. Hardman RN, Lt, J. M. Rayner RN, Lt F. W. Robertson RN MID (Mención en Despachos), Lt P. S. Steel RN, Lt. J. D. Stratton RN, Lt N. P. M. Tonkin RN, Lt, M. D. Wells RN, S/Lt P. G. R. Dibb RN, S/Lt C. R. Eaton RN, S/Lt S. R. J. Gibson RN, S/Lt A. P. Greenall RN, S/Lt A. P. Hands RN, S/Lt N. J. Hughes RN, S/Lt. A. J. Hunt RN, S/Lt M. P. Lancaster RN, S/Lt Lapthorne RN, S/Lt C. C. MacBean RN, S/Lt. R. G. S. Mitchell RN, S/Lt A. J. Moss RN, S/ R. J. Noble, RN, S/Lt S. T. Pegg RN, S/Lt L. Taylor RN, S/Lt J. M. C. Wells RN.

Observadores y tripulantes

Lt Cdr D. J. S. Squier RN (Comandante) AFC, Lt Cdr J. R. Bullrock RN, Lt Cdr J. S. M. Chandler RN MID, Lt R. W. R. Cox RN, Lt N. J. P. Dedman RN, Lt P. N. Dickinson RN, Lt T. R. Forrester RN, Lt D. W. Hall RN, Lt, C. J. Hamp RN, Lt D. A. Lunt RN, Lt N. M. Mansell RN, Lt D. H. Swain RN, Lt M. J. Whitehouse RN, S/Lt. C. Dawson RN, S/Lt P. G. Freemantle RN, S/Lt N. N. Portner RN, CPOACMN N. Darby, CPOACMN R. P. Godley, POACMN V. C. Gover, LACMN M. D. Andrews, LACMN P. B. P. Blackburn, LACMN D. A. Cokayne, LACMN P. W. Coombes, LACMN P. H. Daubneyy, LACMN M. P. Dodd, LACMN A. S. Eakins, LACMN D. R. Galway, LACMNC, C. Haycock, LACMN, L. Lovitt, LACMN J. W. Paterson, LACMN P. J. Penny, LACMN T. M. Stapleton, LACMN G. Taber, LACMN S. W. Wright MID.

Con el retorno del cuerpo principal del 814 Sqdn a bordo del "Illostriuos" y el destacamento a bordo del "Fort Austin" hacia el Reino Unido en diciembre, se hizo necesario mantener un capacidad antisubmarina efectiva en el Atlántico Sur, especialmente para los buques que operaran en la Zona de Protección de las Islas Malvinas. Cinco Sea Kings del 826 Sqdn fueron en consecuencia enviados al sur en el "Fort Grange" (XZ571, XZ577, ZA136 y ZA137) y el "Tidespring" (ZA129), todos los cuales se embarcaron cuando los buques atravesaban el Canal Inglés. El "Tidespring" había completado trabajos de refacción en Gibraltar y retornó a Devonport el 17 de octubre, para volver a partir el 25 de ese mes para realizar pruebas en el mar, tras las cuales se dirigió directamente al Atlántico Sur el 8 de noviembre, cuando embarcaron los Sea King. El "Fort Grange" zarpó de Devonport el 19 de noviembre y sus cuatro helicópteros embarcaron dos días después. Los cinco Sea Kings se convirtieron en un destacamento de las Malvinas que más tarde fue designado como Escudrilla "A" de 826 Sqdn.

ESCUADRON AERONAVAL 846

Bajo el comando del Lt Cdr S. C. Thornewill, el 846 Sqdn había retornado a Yeovilton en marzo de 1982 luego de la participación de la unidad en el Ejercicio "Alloy Express" en el norte de Noruega. La mayor parte de su personal había salido con licencia, mientras el resto quedaba en Yeovilton esperando con ansia la pausa de Pascua. A las 0500Z del 2 de abril se impartió a todo el personal del Escuadrón la orden de volver a Yeovilton para embarcarse inmediatamente. Para esa época la unidad contaba con doce Sea Kings HC.4 todos pintados en marrón oliva mate con leyendas, códigos y números de serie en negro, más las escarapelas en rojo y azul. Inicialmente se decidió desplegar los helicópteros en dos grupos, de manera que el 3 de abril temprano en la mañana nueve Sea Kings y 152 hombres (bajo el mando de Simon Thornewill) embarcaron en el "Hermes" en Portsmouth. Las aeronaves eran las siguientes:

ZA298	'-/VA'	ZA299	'-/VE'	ZA295	'-/VM'
ZA291	'-/VB'	ZA292	'-/VH'	ZA311	'-/VP'
ZA290	'-/VC'	ZA293	'-/VK'	ZA294	'-/VT'

Los nueve estaban ubicados en cubierta cuando el portaaviones zarpó a las 1045Z del 5 de abril. Al día siguiente los restantes helicópteros (bajo el mando del piloto más antiguo, el Lt Cdr W. A. Pollock) volaron a Portland, levantaron contingentes de las Fuerzas Especiales y ese mismo día embarcaron en el "Fearless" mientras el buque estaba en el área de Portland. Las tres máquinas eran:

ZA296	'-/VF'	ZA297	'-/VG'	ZA310	'-/VS'

Ambos buques pusieron proa hacia la Isla Ascensión y el 12 de abril se iniciaron pruebas y entrenamiento para las operaciones por venir. Los preparativos para poner al Escuadrón en pie de guerra incluían la conversión o un entrenamiento de refresco con los Sea King HC.4, según conveniera, de los pilotos y tripulantes extra. A bordo del "Fearless", el entrenamiento incluyó prácticas de aterrizaje en cubierta, reabastecimiento vertical de día y de noche, aproximación controlada y fuego desde cabina. A medida que se acercaba a Ascensión, las tareas de carga y el reabastecimiento vertical se hacían más intensos. En tanto, el ZA312 (un HC.4 recientemente construído) había sido sacado del depósito temporario de la Unidad de Apoyo de Aviación Naval (NASU) de Culdrose y volado a Yeovilton el 5 de abril para ser entregado al 846 Sqdn. Para el 7 de abril había sido codificado como '-/VW' en el esquema de baja visibilidad. Ese día fue cargado en el Heavylift Belfast G-BFYU para su transporte por aire a Wideawake, adonde llegó el 8 de abril. Bajo el mando del Lt. P. Spens-Black, este destacamento de una aeronave se unió a la Partida Naval 1222 el 11 de abril para asistir en el establecimiento de la base logística adelantada en Wideawake, ayudando en el traslado de provisiones y equipos.

El "Hermes" arribó a Ascensión el 16 de abril y los nueve helicópteros del Escuadrón inmediatamente se pusieron a trabajar en la transferencia de equipo y personal entre los buques. Esto incluyó a una gran cantidad de pertrechos que llegaron por aire al aeropuerto de Wideawake, todos los cuales tenían que ser llevados al buque correspondiente en el orden correcto para su descarga y utilización en las operaciones por venir. El "Fearless" ancló en las afueras de Ascensión el 17 de abril y su destacamento inmediatamente se unió en la tarea de transporte masivo. Al día siguiente el "Hermes" partió con premura luego de que se informara sobre un contacto de sonar en las cercanías de la Task Force. Cuatro de sus helicópteros (ZA291, ZA295, ZA298 y ZA299) fueron a tierra para unirse al destacamento a cargo del comandante del Escuadrón mientras que el Lt N. J. North tomaba el mando de las cinco máquinas que quedaron a bordo del "Hermes". Las aeronaves del "Fearless" también fueron a tierra el 17 de abril, lo que llevó a ocho el número de Sea Kings en el destacamento.

Luego de su apurada partida, los helicópteros en el "Hermes" tuvieron pocas oportunidades para cualquier tipo de práctica. La primera oportunidad que tuvieron los pilotos del 846 Sqdn de evaluar los anteojos nocturnos pasivos había tenido lugar el 17 de abril, antes de que el "Hermes" levara anclas al día siguiente, y fueron probados nuevamente junto con el Sistema de Navegación Aérea Táctica (TANS) en una salida de entrega de carga a larga distancia hacia la Isla Ascension el 18 de abril. El Sea King HC.4 ZA311 se perdió el 23 de abril al estrellarse en el mar bajo condiciones meteorológicas adversas cuando volvía de una misión nocturna de reabastecimiento vertical. Su piloto, Flt Lt (primer teniente) R. Grundy, fue rescatado por un Sea King HAS.5 del 820 Sqdn pero su acompañante, el POACMN K. S. "Ben" Casey, nunca fue hallado. Si las condiciones del tiempo y de disponibilidad de las máquinas lo permitían, las prácticas con los visores nocturnos continuaron hasta el 28 de abril y de día siguieron las salidas para reabastecimiento vertical y traslado de cargas alrededor del Grupo de Batalla del portaaviones en contínua expansión.

En el Reino Unido, el ZA313 (otro nuevo helicóptero) estaba siendo preparado para su embarque. El 21 de abril se unió al 706 Sqdn desde la Unidad de Apoyo de Culdrose para entrenamiento de la tripulación y ese día embarcó en el "Intrepid" directamente desde Culdrose mientras el buque pasaba por el canal inglés. Al Sea King se le asignaron las identificaciones del 846 Sqdn (VZ) pero éstas no habían sido aplicadas para el día de la partida y tampoco las llevó durante el conflicto (como lo prueba la evidencia fotográfica). El "Intrepid" llegó a la Isla Ascensión el 5 de mayo para unirse al "Fearless" con el "Canberra" y el "Elk", que habían arribado el 20 de abril. El destacamento de Sea Kings HC.4 en la isla (ahora nueve máquinas, con la llegada del ZA313 a bordo del "Intrepid") había comenzado a realizar operaciones con el "Canberra" y el "Elk" el 21 de abril, llevando a cabo ensayos de asaltos anfibios. Ante la inminente partida de la Isla Ascensión del Grupo Anfibio en formación, el Escuadrón redistribuyó sus aeronaves entre los distintos buques de esta manera:

"Canberra" 6 de mayo		ZA299
"Elk" 6 de mayo	ZA295	ZA312
"Fearless" 8 de mayo	ZA298	ZA310
"Intrepid" 8 de mayo	ZA297	ZA313

El contingente había embarcado el 28 de abril con Peter Spens-Black a cargo de la Escuadrilla.

El "Hermes" arribó a la Zona de Exclusión Total el 1° de mayo y desde entonces y hasta el desembarco el 21 de mayo, su destacamento se dedicó a operaciones encubiertas para desembarcar Fuerzas Especiales en la costa mientras el portaaviones permanecía entre 80 y 140 millas al este de las Malvinas. La primera de estas misiones tuvo lugar en la noche del 1° de mayo e involucró a Nigel North en el ZA292. El "Hermes" se acercó a las islas y la primera patrulla de recolección de inteligencia del Escuadrón "G" del Regimiento 22 del SAS ("G" Sqdn 22 SAS Rgt) fue aerotransportada a tierra. En total, unas 25 salidas operacionales nocturnas de este tipo sirvieron para la inserción, reabasteciento y extracción de partidas de reconocimiento además de inserción de unidades del SAS para acción directa contra posiciones enemigas. Todas las misiones con visores nocturnos pasivos se cumplieron sin pérdidas, lo que demandaba un nivel excepcional de técnica y concentración en las tripulaciones para el vuelo a baja altura y navegación nocturna sobre terreno irregular. A pesar de las frecuentes condiciones meteorológicas adversas y la baja visibilidad sólo tres de estas misiones fracasaron sin alcanzar su objetivo. Las tareas diurnas durante este período consistían en vuelos de transporte de tropas, de cargas, reabastecimiento vertical y evacuación de heridos entre los buques de la Task Force, constantemente complicados por los días de niebla, vientos y mar agitado. Tras el ataque al "Sheffield" (el 4 de mayo) los cuatro helicópteros del "Hermes" realizaron operaciones de búsqueda y rescate de los sobrevivientes así como de evacuación de

bajas. Antes de que el "Sheffield" fuera remolcado por la "Yarmouth" el 9 de mayo, el Escuadrón llevó a bordo a partidas de salvamento y recuperó una cantidad de equipo vital (el "Sheffield" se hundió el 10 de mayo mientras era remolcado). El 9 de mayo Sea Harriers del 800 Sqdn (junto con un HAS.5 del 826 Sqdn) recibieron la tarea de aprehender un buque, que se creía estaba espiando a la Task Force. Una unidad SBS (Special Boat Squadron, un grupo de fuerzas especiales navales) fue bajado para abordar al "Narvall" y los Sea Kings recogieron a los prisioneros (incluyendo algunos heridos). En el vuelo de retorno, el Lt Cdr Bill Pollock (en el ZA292) tuvo que hacer una escala en el "Glasgow" para recargar combustible, ya que el grupo del portaaviones se encontraba a una distancia considerable.

En la noche del 11 de mayo un grupo de ocho hombres del "D" Sqdn 22 SAS Regt desembarcó en la Gran Malvina para reconocer las fuerzas argentinas en la Isla Borbón (Pebble). Allí encontraron depósitos de munición y once aviones. Después de establecer los detalles de la presencia enemiga en el lugar, en la noche del 14 de mayo tuvo lugar la incursión del SAS a la Isla Borbón, que involucró al 846 Sqdn en su más compleja y arriesgada operación hasta la fecha. La incursión fue realizada por dos de los helicópteros equipados con los visores nocturnos pasivos y, a pesar de un despegue demorado, llevaron a tierra a 45 hombres del "D" Sqdn bajo la cubierta del mal tiempo reinante. El ataque se realizó de acuerdo con el plan y el depósito de munición y los once aviones fueron destruídos o inmovilizados.

Dos de los HC.4 (ZA290 y ZA292) fueron transferidos del "Hermes" al "Invincible" durante la noche del 17 de mayo para una misión especial de reconocimiento de largo alcance que más tarde alcanzó notoriedad cuando uno de los helicópteros resultó destruído. El "Invincible" se dirigió al oeste con el "Broadsword" a 25 nudos, separados por una milla, en total oscuridad y silencio de radar. El Lt R. Hutchings RM (Royal Marines) y su tripulación partieron del "Invincible" en el ZA290 a las 0315Z del 18 de mayo, según informes, con una partida del SAS a bordo, y los dos buques emprendieron la vuelta al grupo del portaaviones, todavía a 25 nudos. Aunque no hay una explicación oficial para esta operación, la creencia general es que la misión era insertar fuerzas especiales en el extremo sur del continente cerca de la base de Super Etendard en Río Grande. De todas maneras, el ZA290 fue llevado esa noche a tierra por Richard Hutchings en una playa en Agua Fresca, a unas 11 millas de Punta Arenas, en el sur de Chile. El Sea King fue entonces deliberadamente incendiado por su tripulación (el Lt Hutchings más el Lt A. R. C. Bennet y el LACMN P. B. Imrie), quienes unos días más tarde se entregaron a las autoridades chilenas y luego fueron repatriados al Reino Unido. El segundo helicóptero (ZA292, que había quedado a bordo del "Invincible" como máquina de reserva para el ZA290) volvió al "Hermes" el 18 de mayo.

El Grupo Anfibio se unió al Grupo del portaaviones el 19 de mayo y casi sin previo aviso, el destacamento a bordo del "Hermes" recibió la orden de preparar a sus tres helicópteros restantes para una transferencia al "Intrepid". El espacio en el "Hermes" comenzó a resultar vital con el arribo el 18 de mayo de cuatro Sea Harriers FRS.1 el 809 Sqdn y cuatro Harriers GR.3 del 1(F) Sqdn desde el "Atlantic Conveyor", en tanto que se esperaban otros dos Harrier GR.3. Las tres máquinas en el "Hermes" (ZA292, ZA293 y ZA294) pasaron el 19 de mayo transfiriendo hombres y equipos al "Intrepid" y lo que normalmente hubiera sido una operación de rutina, el intenso programa de vuelos del portaaviones lo transformó en algo afiebrado. El Sea King HC.4 ZA294 se perdió cerca del "Hermes" a las 2215Z del 19 de mayo, mientras transfería tropas del SAS al "Intrepid". Estaba en una prolongada aproximación final en altura hacia el buque de asalto cuando ambos pilotos escucharon un fuerte golpe encima de sus cabezas seguido por una inmediata pérdida de potencia. El helicóptero golpeo el mar, giró y quedó flotando invertido durante un breve lapso antes de hundirse. De los 30 hombres a bordo, sólo nueve fueron rescatados, incluyendo los dos pilotos (Lt R. Horton y S/Lt P. Humphreys), mientras que el otro tripulante (cabo ACMN M. D. Love RM) se contó entre los perdidos (se le otorgó una DMS, Medalla de Servicios Distinguidos). El ZA294 se hundió sin dejar trazas, dejando la causa del accidente abierta a conjeturas. Las causas posibles fueron una colisión, o su ingestión por los motores, con un ave de gran tamaño como un albatros (se encontraron pedazos de un ave de ese tipo pero fue algún tiempo después del accidente), o una falla en los motores o sistemas.

Mientras el destacamento en el "Hermes" embarcaba, el "Intrepid" desembarcaba al ZA291 (que había pasado al buque desde el "Elk" el 14 de mayo para matenimiento) al "Canberra" el 19 de mayo para unirse al ZA299. El "Elk" no debía participar en el desembarco, de manera que el 19 de mayo el ZA295 fue llevado al "Norland" en tanto que el ZA312 pasaba al "Fearless" para completar su dotación de cuatro aeronaves. Al día siguiente el ZA313 pasó del "Intrepid" al "Norland" en cambio por el ZA295, un helicóptero con visores nocturnos (que reemplazaba así al desafortunado ZA294). Los preparativos previos al asalto se convirtieron en una tarea prioritaria, incluyendo el traslado de oficiales superiores y de órdenes hacia y desde el "Fearless" junto con el movimiento final de fuerzas y equipos a sus posiciones para el desembarco. Al Grupo de Buques de Desembarco Logísticos (LSL) se le había unido el Grupo del "Intrepid" y "Fearless" para completar la fuerza anfibia, y los problemas de transporte y reabastecimiento vertical en una flota de ese tipo con mala visibilidad se incrementaron. Uno de los Sea Kings sufrió una falla de motor durante su tránsito al Area de Operaciones Anfibias, pero en general la disponibilidad del helicóptero fue alta. El alineamiento para el desembarco fue el siguiente:

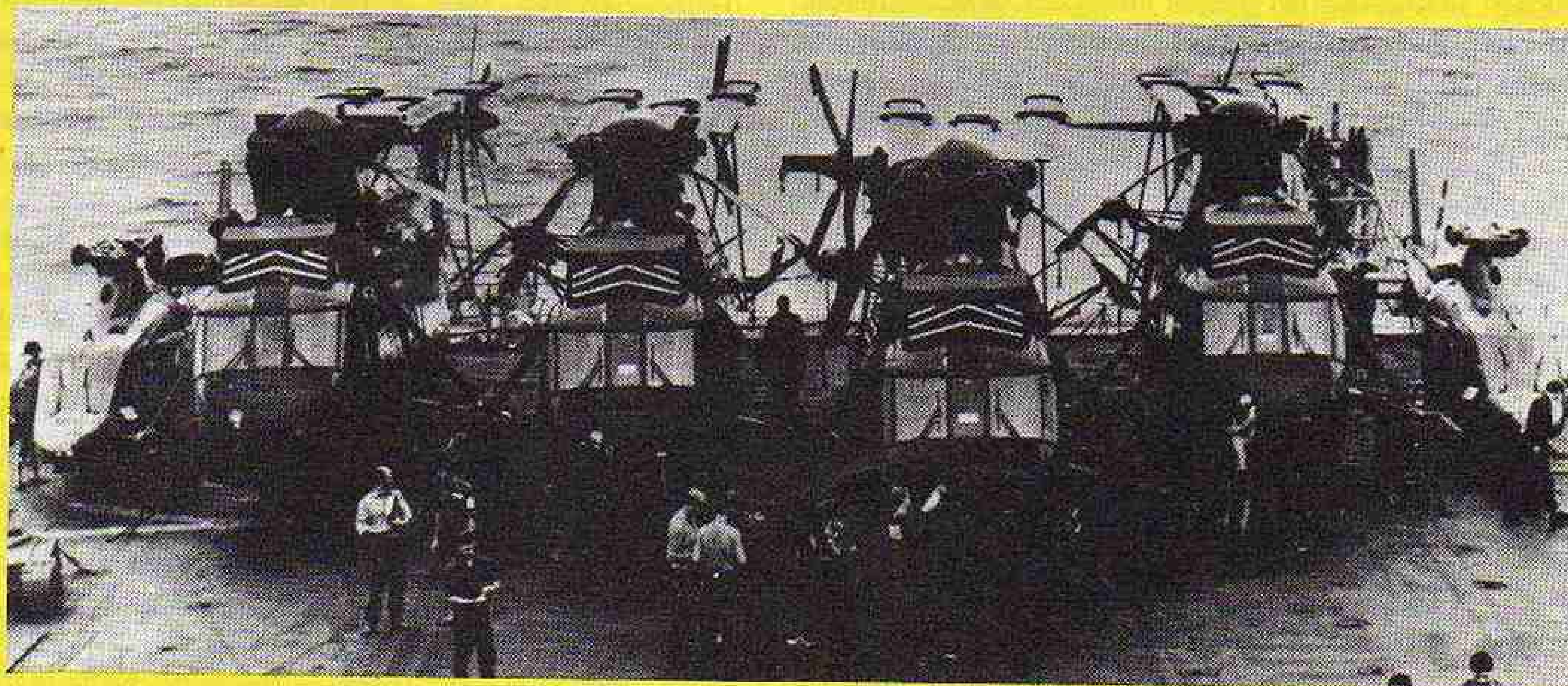
"Fearless"	ZA296	ZA298	ZA310	ZA312
"Intrepid"	ZA292	ZA293	ZA295	ZA297
"Canberra"	ZA299		ZA291	
"Norland"	ZA313			

El "Intrepid" sería la base para las Fuerzas Especiales y al atardecer del 20 de mayo los cuatro helicópteros con visores nocturnos fueron enviados a desembarcar tropas al norte de Darwin y de Prado del Ganso y al sur de los Montes Sussex. Debían realizar operaciones de diversión (con el nombre código de Operación "Tornado") y todos los helicópteros volvieron sin incidentes.

En la madrugada del 21 de mayo (1100Z), las máquinas del Escuadrón desde el "Fearless", "Canberra" y "Norland" comenzaron las operaciones en apoyo del desembarco, llevando cañones de 105mn del 29 Cdo Regt RA y las baterías Rapier a posiciones en tierra. Se encontró poca resistencia mientras se transportaban las provisiones, armas y municiones, aunque el Lt R. Haper (en el ZA296) se vió envuelto en un incidente que resultó ser desastroso, no para el Sea King sino para un Gazelle. Poco antes de las 1141Z de ese día, el ZA296 en compañía de un Gazelle AH.1 del 3 CBAS (XX411) como "protección", se dirigía al este con una carga de eslinga sobre Punta Hospital hacia Puerto San Carlos cuando recibió fuego argentino desde tierra. Al comprender que había rebasado los elementos de punta del 3 PARA (y por lo tanto se encontraba muy al este), Ray Harper inmediatamente giró al Sea King para un rumbo recíproco que lo alejara del peligro. Mientras dejaba la zona, advirtió al Gazelle de la presencia enemiga pero, a pesar de esto, el XX411 fue derribado y minutos después lo mismo ocurrió con otro Gazelle AH.1 del 3 CBAS (ver notas del 3 CBAS para más detalles). Al final del día, la mayoría de los helicópteros del Escuadrón realizaron evacuación de bajas y transportaron sobrevivientes de la "Ardent" al "Canberra" después de los ataques aéreos a los buques de escolta en el Estrecho San Carlos. El destacamento a bordo del "Intrepid" se unió a las operaciones de evacuación de bajas más tarde ese día después de haber realizado otras dos misiones durante la noche con Fuerzas Especiales. El ZA291 fue transferido del "Canberra" al "Norland" más tarde ese mismo día para dejar libre la zona de aterrizaje para un Wessex HU.5 (XT449) de la Escuadrilla "E" del 845 Sqdn que cumplía una misión de evacuación de bajas. El "Norland" partió de la Bahía de San Carlos esa noche seguido por el "Canberra" a las 0142Z del 22 de mayo, ambos con sus helicópteros a bordo después de haber completado su parte en el desembarco. En total, durante el día los once helicópteros del Escuadrón habían volado unas nueve horas y media cada uno, con las siete máquinas "diurnas" trasladando durante los desembarcos unas 460 toneladas de provisiones y equipos, además de 520 hombres.

El 22 de mayo el helicóptero con visor nocturno desembarcó del "Intrepid" para dispersarse en las "Bases Aguila" ("Eagle Base") en tierra como protección contra los ataques diurnos y volver al buque todas las noches. Cada "Base Aguila" acomodaba a un Sea King, su tripulación y personal de tierra en una unidad independiente bien camuflada y ubicada en el campo. El destacamento a bordo del "Fearless" pasó el día transfiriendo suministros al 2 PARA en los Montes Sussex y consolidando la posición en San Carlos. Estas operaciones fueron frecuentemente interrumpidas por alertas de ataque aéreo, con el peligro de ser derribado o alcanzado por la barrera de misiles lanzados como respuesta y el fuego de artillería y armas livianas. La tripulación del Sea King ZA296, que salía del "Fearless" al atardecer, pasó por un momento de inquietud cuando el "Intrepid" lo tomó por una aeronave enemiga. No obstante, este esquema de operaciones se mantendría hasta la instalación de una Base Operativa Adelantada (FOB) en tierra. Mientras tanto, los helicópteros en el "Canberra" y el "Norland" pasaron al "Stromness" mientras todavía estaba en el grupo del portaaviones para que los dos buques pudieran dirigirse a las Georgias del Sur y encontrarse con el "Queen Elizabeth 2".

Antes de esto, el "Norland" retornó brevemente a la Bahía San Carlos el 23 de mayo y su destacamento (ZA291 y ZA313) desembarcó ese mismo día para instalar "Bases Aguilas", uniéndose a los helicópteros del "Fearless" en la consolidación de las posicio-



El "Fearless" en viaje de regreso, cerca de la Isla Ascensión, a principios de julio de 1982 con sus cuatro Sea King del Escuadrón Aeronaval 846, alineados en la cubierta de vuelo. Flanqueándolos en ambos lados y ya llevando códigos del 846 Sqdn. se ven los dos A-109 Hirundos del CAB601, AE-334'-IVV' (izquierda) y AE-331'-IVC'. Los seis helicópteros fueron llevados en vuelo a Yeovilton, pero no sin que antes el código del AE-331 fuera cambiado a 'CC' atendiendo a un "pedido" de la 3ª Brigada de Comandos (3 CBAS). (Ministerio de Defensa Brit.)

nes alrededor de la cabeza de puente. Las bases fueron instaladas en una Base Operativa Adelantada en Old House Creek, unas 2,5 millas al norte del establecimiento San Carlos en la margen oriental de la Bahía. Durante el día, el ZA310 del "Fearless" (pilotedo por el Lt D. A. Lord) sufrió un accidente que lo dejaría en tierra hasta el final del conflicto. Había recibido la tarea de recoger algunas bajas de una patrulla al norte de Fanning Head, pero su rotor de cola golpeó el terreno y quedó inutilizable (afortunadamente, no hubo heridos). Una segunda máquina del "Fearless" (ZA312) se dirigió a la Base Adelantada en Old House Creek el 23 de mayo para reparaciones en un sistema hidráulico auxiliar. Uno de los helicópteros con visor nocturno estaba basado en tierra todo el día para evacuación de bajas en la base de Bahía Ajax, mientras que dos de ellos llevaron una compañía del 2 PARA a Camilla Creek House durante la noche como parte de un asalto. El Escuadrón también cumplió misiones de rescate durante el día luego de la pérdida de la "Antelope".

Otro día claro, el 24 de mayo presagiaba nuevos ataques aéreos sobre el fondeadero, pero el 846 Sqdn pudo completar una dura jornada de traslado de suministros y de consolidación. Una misión nocturna para el destacamento con equipo de visión nocturna para reforzar la posición del 2 PARA en Camilla Creek tuvo que ser cancelada a causa de nubes bajas en los Montes Sussex.

Las tareas continuaron el 25 de mayo a medida que llegaban nuevos buques con provisiones y equipos. Entre estos estaba el "Europic Ferry" (el barco más chico que tomó parte en el desembarco), en el cual se había embarcado ese día el ZA299 desde el "Canberra" en un punto ubicado unas 170 millas al noreste de Puerto Argentino, antes de entrar en San Carlos al día siguiente para descargar. Una vez completado este trabajo, el ZA299 desembarcó en la Base Adelantada de Old House Creek el 26 de mayo y el "Europic Ferry" se dirigió al TRALA (Area de Remolque, Reparaciones y Logística, según sus siglas en inglés) al día siguiente. Mientras tanto, un grupo de mantenimiento sacó todas las piezas útiles del desafortunado ZA310. El 25 de mayo era el Día Nacional argentino y las buenas condiciones del tiempo hacían esperar nuevos ataques aéreos. El "Broadsword" y el "Conventry" recibieron la mayor parte de la atención mientras cumplían funciones de piquete radar en la "trampa de misiles" unas 12 millas al norte de la Isla Borbón. todos los helicópteros del 846 Sqdn (incluyendo las máquinas con visores nocturnos) fueron enviados para rescatar a los sobrevivientes del malogrdao "Coventry", a los que izaban para llevarlos al "Broadsword" y al "Fort Austin", o al buque hospital "Uganda" y a la base en Bahía Ajax si estaban heridos. El CPOACMN (Chief Petty Officer Aircrewman, grado de suboficial de los tripulantes de helicópteros) "Alf" Tupper fue bajado a una balsa salvavidas desde el ZA298 (pilotedo por el Lt Cdr Simon Thornewill) y ahí, yendo de balsa en balsa, ayudó a los heridos y guió a los helicópteros de rescate. Aunque no llevaba equipo de superviviencia, se le acreditó haber asistido activamente en el rescate de entre 40 y 50 hombres, por lo cual recibió la Medalla de Servicios Distinguidos (DSM). La planeada inserción de Fuerzas Especiales por la máquina con visor nocturno en las áreas de Monte Kent y Monte Challenger esa noche fue cancelada como consecuencia del ataque sobre el "Conventry" y las consiguientes misiones de rescate. Más tarde ese día llegaron noticias de que el "Atlantic Conveyor" había sido alcanzado por un Exocet. De los once helicópteros a bordo de este buque, sólo uno (el Chinook HC.1 ZA718) sobrevivió para alcanzar la base de Old House Creek el 26 de mayo. Los trabajos de carga del Escuadrón serían muy duros como consecuencia de esas pérdidas.

La cancelada misión de las Fuerzas Especiales con los helicópteros equipados para operaciones nocturnas fue reprogramada para el 26 de mayo. Las dificultades del terreno, el mal tiempo y problemas de navegación se combinaron para que la misión fracasara, de manera que en las primeras horas de la mañana siguiente dos máquinas intentaron reubicar a las tropas en Monte Kent pero se vieron forzadas a llevarlos de regreso debido a las condiciones meteorológicas adversas. El destacamento a bordo del "Fearless" (ZA296, ZA298 y ZA312) fue a tierra el 27 de mayo a las nueva Base Operativa Adelantada en Fern Valley Creek, alrededor de 1,5 millas al sur de Old House Creek en la margen oriental de la Bahía San Carlos, y ahí se unieron al ZA291, ZA299 y ZA313. El "Fearless" partió entonces para encontrarse con la "Antrim" para recoger al Major General (equivalente a general de brigada) Jeremy Moore (comandante de las fuerzas terrestres) y al Brigadier (coronel) M. J. A. Wilson (5th Inf Bde, quinta brigada de infantería) junto con sus estados mayores respectivos. Las operaciones de abastecimiento en la cabeza de puente y la evacuación de bajas desde Bahía Ajax al "Uganda" continuaron con el agregado de más víctimas de los ataques aéreos que afectaron al hospital de campaña en Bahía Ajax y al Cuartel General de la Brigada de San Carlos. Más tarde esa noche una unidad argentina fue interceptada al sudeste de la Base Adelantada. La noche también probó ser más apropiada para los helicópteros con visores nocturnos, a pesar de las malas condiciones del tiempo, ya que Nigel North con el ZA292 completó una operación de tres horas y media de duración para transportar media batería y munición a Camilla Creek House mientras las tropas eran insertadas en las zonas de los montes Kent y Challenger.

En la mañana del 28 de mayo el 2 PARA comenzó su avance sobre Darwin y Prado del Ganso. El Escuadrón recibió la tarea de trasladar munición a los cañones, pero enseguida tuvieron que hacer un alto en los vuelos ante la escasez de combustible después de la partida del "Fearless". Los royal Engineers estaban terminando un sitio de reabastecimiento en la zona de aterrizaje en San Carlos y el ZA298 actuó como "conejillo de Indias" para los equipos de carga de combustible, al visitar el nuevo emplazamiento cuando estaba abocado al traslado del remolque de un Cymbeline (radar de artillería de localización de morteros) y un Land Rover hacia Camilla Creek. También por la noche se realizó una inserción de Fuerzas Especiales en los Montes Kent y Challenger con los helicópteros para operaciones nocturnas. Nigel North (en el ZA292) recibió fuego enemigo cuando estaba recogiendo bajas en Dar-

win. Aunque se creía que la rendición ya era segura, el Sea King recibió disparos desde tierra de una ametralladora 7,62 mm y un proyectil impactó en el fuselaje cerca de la caja de engranajes, errando por poco al sistema hidráulico. Ninguno resultó herido y el daño fue superficial. Los otros tres helicópteros con visores nocturnos trasladaron sin incidentes unas 800 mochilas Bergen al 45 Cdo en el establecimiento Douglas.

A las 1450Z del 29 de mayo las fuerzas argentinas en Prado del Ganso se rindieron al 2 PARA y se tomaron unos 1.100 prisioneros (1.083 según fuentes argentinas). Mientras tanto, el 3 PARA y el 45 Cdo continuaron a través del establecimiento Douglas y hacia Teal Inlet. El Escuadrón estaba abocado al traslado de hombres y suministros hacia esas localidades hasta que, al final del día, el primer Sea King HAS.2A del 825 Sqdn desembarcó del "Atlantic Causeway" a la Base Adelantada en San Carlos. El destacamento de HC.4 con visores nocturnos a bordo del "Intrepid" se trasló entonces a tierra a una Base Adelantada ubicada en el punto UC 555885 (en la hondonada de un río unas 1,5 millas al norte de la Planta Refrigeradora en Bahía Ajax, que luego fue conocido como "Pollock's Passage" por el Lt Cdr Pollock) con la misión de llevar al 45 Cdo desde Puerto San Carlos a Monte Kent. Espesas nevadas frustraron varios intentos de realizar la tarea. Con la línea del frente ahora a unas 30 millas, las aeronaves del 825 Sqdn resultaron un agregado bienvenido, las que tomaron a su cargo las operaciones de reabastecimiento alrededor del fondeadero. Con buen tiempo, el 30 de mayo el 846 Sqdn pudo llevar tropas hacia las posiciones adelantadas, pero informes de presencia de fuerzas enemigas al sur de la Colina Evelyn hicieron que se tomara una difícil ruta hacia el frente vía el establecimiento Douglas. Con una máquna fuera de servicio, los tres helicópteros de operación nocturna restantes completaron el traslado del 42 Cdo y de munición de 105 mm al Monte Kent, en una operación que se extendió hasta las primeras horas del 31 de mayo

El "Fearless" había retornado el 30 de mayo y embarcó cuatro helicópteros para que quedaran durante la noche, en la que probó ser una movida afortunada. A las 0530Z del 31 de mayo, una carpa de una Base Aguila resultó destruída y el teléfono quedó fuera de servico por impactos de esquirlas durante un bombardeo de un Canberra del Grupo 2. Ninguno de los Sea Kings resultó averiado cuando explotaron las cuatro bombas. El Lt Cdr R. C. Harden (el oficial ingeniero de vuelo del Escuadrón) recibió heridas en la cara como resultado de ese ataque y tuvo que ser llevado primero a Bahía Ajax y luego al "Uganda" para su atención. Sin que se registraran más ataques aéreos o terrestres, el 846 Sqdn prosiguió con el transporte de hombres, suministros y baterías hacia Teal Inlet. Con los cuatro helicópteros nuevamente en servicio, el grupo de operaciones nocturnas pasó otra larga noche en apoyo de la consolidación en Monte Kent. El ZA291 fue la máquina utilizada el 31 de mayo para acercar a 19 hombres del RM Mountain and Arctic Warfare Cadre (Cuadro de Guerra en Montaña y Artico de los Royal Marines) a Top Malo House (cerca del Monte Simon, en la Isla Soledad). En el interior de la casa había 17 miembros de la recientemente formada (el 22 de mayo) unidad de fuerzas especiales argentinas CC602 (Compañía de Comandos 602). En el combate que tuvo lugar ese día, los argentinos que no cayeron muertos o heridos fueron capturados.

El 1 de junio del resto del 825 Sqdn más la mayoría de la flota de Wessex HU.5 del 847 Sqdn desembarcaron del "Atlantic Conseway" para instalar una base en Puerto San Carlos. Las próximas tareas fueron trasladar baterías de cañones a Teal Inlet y, una vez más, llevar Fuerzas Especiales al área de los Montes Kent y Challenger. No hubo ataques enemigos aéreos o terrestres, de manera que tres máquinas con visores nocturnos despegaron al atardecer para llevar a Fuerzas Especiales al Monte Vernet, cerca de Estancia House, antes de unirse al cuarto helicóptero para la misión nocturna final de reabastecimiento al Monte Kent.

El mal tiempo restringió las operaciones durante los tres días siguientes, lo que dió a los equipos de mantenimiento una oportunidad para trabajar sobre las máquinas entre las salidas. Se siguió avanzando en la consoliidación de las posiciones y más equipo fue llevado a Teal Inlet así como cañones a Estancia House. Para el 4 de junio se planearon más vuelos nocturnos en apoyo de las Fuerzas Especiales pero tuvieron que ser cancelados debido al mal tiempo reinante en la zona de aterrizaje. El tiempo mejoró el 5 de junio y permitió llevar dos baterías y unidades Rapier a Teal Inlet, en tanto que la suspendida misión de la noche anterior se cumplía a pesar de las nubes bajas y la niebla. El tiempo se cerró una vez más el 6 de junio cuando, bajo fuertes chaparrones, el Escuadrón recibió instrucciones para buscar al Gazelle AH.1 XX377 del 656 Sqdn que había desaparecido en las vecindades del Monte Pleasant. Los restos fueron hallados y sus cuatro ocupantes estaban muertos (ver detalles bajo el 656 Sqdn). Una vez más, esa noche se cumplió exitosamente una misión nocturna por dos Sea Kings en apoyo de las Fuerzas Especiales. El 7 de junio, el ZA313 fue destacado al "Sir Galahad" con la misión de desplegar en tierra a las unidades Rapier con las primeras luces del día siguiente. Mientras tanto, el único Chinook HC.1 (ZA718) finalmente levantó al ZA310 del lugar donde había aterrizado en la zona de la Base Adelantada en Fern Valley Creek, seguido por el Sea King HAS.2A XV696 del 825 Sqdn que se había estrellado y que fue llevado a la base del Escuadrón en San Carlos. El conjunto de cola de este último fue sacado y colocado en el ZA310 para que pudiera volver al servicio.

Cuando las misiones nocturnas comenzaron a disminuir, los helicópteros del "Intrepid" realizaron más misiones diurnas y el 8 de junio se trasladaron de la margen occidental a la Base Adelantada en el lado oriental en Fern Valley Creek. Durante las operaciones de ese día, un ataque aéreo sobre los buques en Bahía Pleasant dejó al "Sir Galahad" y al "Sir Tristram" bombardeados, ambos ardiendo y abandonados. Las operaciones de rescate a la Bahía Ajax y al "Fearless" continuaron hasta bien entrada la noche empleando a las máquinas con visores nocturnos. El ZA313 (tripulado por el Lt J. A. G. MIller y el POACMN A. Ashdown) había estado descargando Rapiers del "Sir Galahad" y se encontraba a cerca de 200 metros hacia la costa cuando cinco A-4B Skyhawks del Grupo 5

atacaron. El Lt Miller abandonó el área y quedó en vuelo estacionario detrás de terreno alto hasta que estuvo lo bastante seguro como para volar hacia el buque de desembarco y rescatar sobrevivientes, cuatro o cinco por vez, desde la cubierta de proa y llevarlos a tierra. Mientras permanecía cerca del buque, John Miller tenía que maniobrar al ZA313 entre nubes de humo y a unos 18 metros sobre el agua. Mientras se cumplía el rescate las municiones explotaban en ambos buques. El mismo helicóptero y tripulación intervinieron en el rescate de los sobrevivientes de la "Foxtrot 4" (una lancha de desembarco del "Fearless") que fue atacada y hundida más tarde ese día.

Al día siguiente el Escuadrón continuó con las tareas para las unidades del frente, mientras que un supuesto refuerzo y reabastecimiento argentino a la Gran Malvina era investigado por la noche con salidas de los helicópteros especialmente equipados y con Fuerzas Especiales.

Para el 10 de junio la mayor parte del Escuadrón estaba operando desde Teal Inlet, con una de las máquinas transportando repuestos para la baterías de Rapier en San Carlos, Teal y Fitzroy, en tanto que otra insertaba una patrulla SAS en la Gran Malvina para buscar a dos de sus miembros con los cuales habían perdido el contacto de radio. Aunque se llevó a cabo durante el día, la misión se cumplió sin incidentes, al igual que una salida más de un helicóptero con visores nocturnos esa noche. Aunque el tiempo era bueno, el 11 de junio no se registraron ataques aéreos y la intensa actividad de vuelo del Esucadrón se dividió entre la 3 Cdo Bde y la 5 Inf Bde, con seis aparatos llevando al 2 PARA desde Fitzroy hasta Bluff Peak. En Fitzroy se estableció una base de reabastecimiento de combustible y el Chinook del 18 Sqdn (ZA718) llevó el combustible desde San Carlos hasta las posiciones adelantadas. Esa noche se realizó una nueva misión nocturna con las Fuerzas Especiales. El 12 de junio el Escuadrón volvió a llevar baterías y munición al frente, ahora al alcance de la artillería enemiga del otro lado del Monte Dos Hermanas. No hubo ataques aéreos y en más salidas nocturnas las Fuerzas Especiales avanzaron a Beagle Ridge a pesar de las dificultades en la recarga de combustible en horas de la noche y en la zona del frente.

El día siguiente comenzó con características similares hasta las 1515Z, cuando siete A-4B Skyhawks del Grupo 5 aparecieron súbitamente con rumbo al este hacia Monte Kent. Tres de los aviones lanzaron sus bombas en la falda occidental del Monte Kent e inmediatamente giraron al norte hacia Estancia House. Alrededor de una milla y media la sur de esa posición (en el punto VC190750) el A-4B Skyhawk piloteado por el alférez Dellepiane se topó con el Sea King ZA298. El piloto Lt Cdr Thornewilly su tripulación (Lt D. A. Lord, CPOACMN M. J. Tupper y POACMN J. Sheldon) acababan de entregar una carga de munición de 105 mm desde Teal Inlet al Monte Kent y cuando el helicóptero salía del Valle Impassable cerca del Monte Challenger, el CPO Tupper desde el emplazamiento de la ametralladora en la puerta trasera de estribor y el PO Sheldon en la burbuja de observación en el costado de babor vieron al Skyhawk que volaba hacia ellos y advirtieron al Lt Cdr Thornewill.

Empleando la táctica habitual de los helicópteros para la evasión de cazas, Thornewill giró para enfrentarse a sus potenciales atacantes, manteniéndose fuera de la línea de fuego mientras el avión que venía al frente pasaba sobre él. El otro Skyhawk, a cargo de Dellepiane, abrió fuego sobre el Sea King principalmente porque estaba en su mira, mientras abandonaba el área rápidamente (ver Grupo 5). Se sintió un fuerte ruido cuando un proyectil de cañón atravesó una de las palas del rotor principal, pero sin explotar. El Sea King no se vió muy afectado y Thornewill pudo ocultarse en una quebrada hasta que pasara el peligro. Lo aterrizó en Valle Impassable (VC173738) alrededor de las 1530Z y la tripulación desembarcó para comprobar los daños. El proyectil de 20 mm había hecho un agujero en la pala a unos 2,5 m de su extremo. Pidieron por radio una hoja nueva, que fue rápidamente traída por el ZA291 y luego de colocada, el ZA298 voló de vuelta a San Carlos luego de un par de horas. Exámenes posteriores de la hoja dañada mostraron que el proyectil se había "armado" al penetrar y probablemente explotó al salir.

Por la noche, dos helicópteros equipados con visores nocturnos fueron destinados a misiones de evacuación de bajas en Teal y Fitzory, pero no fueron empleados. Las condiciones del tiempo y las tareas del 14 de junio siguieron las líneas de las del día anterior, mientras los cañones de 105 mm continuaban con su insaciable demanda de munición. El combustible para los helicópteros se transformó ahora en un problema, ya que el Chinook no podía cumplir con el abastecimiento necesario en Teal y Fitzory. La solución a este inconveniente seria innecesaria ya que a las 1550Z los argentinos se rindieron. Inmediatamente el Escuadrón se abocó a trasladar tropas hacia Moody Brook, al tiempo que las misiones nocturnas eran canceladas. A uno de los Sea Kings (ZA298) se la pintaron paneles en blanco en la nariz y los lados del fuselaje para que los argentinos los reconocieran como una aeronave no combatiente cuando recibió la misión de llevar al Maj Gen Moore a Puerto Argentino para aceptar la capitulación. Sin embargo, las malas condiciones del tiempo hicieron que el Escuadrón perdiera esta oportunidad y la tarea fue encomendada al Sea King HAS.5 (XZ920) del 820 Sqdn equipado con radar. A pesar de los fuertes vientos, el 15 de junio el ZA298 (tripulado por el Lt Cdr Thornewill, el Lt P. I. M. Rainey y los suboficiales Tupper y Sheldon) llevó al general de brigada Menéndez y a cuatro de sus oficiales desde el extremo occidental del hipódromo al "Fearless" en San Carlos (las marcas blancas fueron sacadas al día siguiente).

El recientemente reparado ZA310 cumplió su primer vuelo el 15 de junio y embarcó en el "Intrepid" ese mismo día en la Bahía San Carlos. Otros tres Sea King (ZA292, ZA293 y ZA297) embarcaron en el "Intrepid" en San Carlos el 16 de junio y el destacamento de cuatro helicópteros recibió la tarea de trasladar a los prisioneros de Bahía Fox, Puerto Howard y la Isla Borbón. Después de eso, el destacamento se unió al programa de Ayuda Militar a la Comunidad Civil del 17 al 23 de junio. El "Fearless" también reembarcó cuatro helicópteros el 16 de junio (ZA296, ZA298, ZA299 y ZA313) antes de trasladarse por la noche

desde San Carlos a Puerto Argentino. El grupo en el "Fearless" operó con otras tres máquinas en tierra para recoger armas y municiones en las zonas de las montañas. Una Base Adelantada Operativa (conocida como "Penguin") fue instalada en el hipódromo y los tres helicópteros en tierra (ZA291, ZA295 y ZA312) se trasladaron el 18 de junio desde su base en Fern Valley Creek.

Para el 18 de junio un par de Agusta A-109 del CAB601 (AE-331 y AE-334), que habían sido dejados por los argentinos en el hipódromo, fueron depositados a salvo en el "Fearless" gracias al 846 Sqdn. Los helicópteros originalmente habían sido "encontrados" por personal del 3 CBAS (Commando Brigade Air Squadron, Esucadrón Aéreo de la Brigada Comando) el 15 de junio. Ambos aparentaban estar en buenas condiciones pero ninguno en el 3 CBAS podía volarlo ante la falta de experiencia o de habilitación con helicópteros bimotores. El Lt Cdr Thornewill y el Lt Rainey del 846 Sqdn sí estaban capacitados para hacerlo y así fueron "incorporados" en el Escuadrón. Su principal preocupación era asegurar que ninguna de las máquinas fuera asaltada antes de ser probada y trasladada a un lugar más seguro.

Thornewill y Rainey probaron en vuelo a ambos helicópteros desde el hipódromo el 15 de junio, después de haber efectuado un breve chequeo estacionario. Las dos máquinas fueron guardadas durante la noche y al día siguiente Thornwill llevó al AE-331 al "Fearless" en San Carlos. Tomó una ruta indirecta a través de Estancia House, Teal Inlet y Bombilla Hill para evitar la atención de tropas británicas sobre entusiasmadas que pudieran pensar que todavía estaba en manos argentinas. Sólo para asegurar que todo saliera bien, un Sea King HC.4 voló a su lado como escolta. El 17 de junio el "Fearless" estaba anclado en Puerto William y Rainey llevó al AE-334 en un corto vuelo desde el hipódromo. Una vez embarcados, ambos helicópteros (todavía con las marcas originales del CAB601) fueron llevados a la bodega debajo de la cubierta.

El "Intrepid" fue a Puerto William el 23 de junio para embarcar elementos del 29 Cdo Regt de la Artillería Real mediante helicóptero. El ZA312 se embarcó ese día en el "Canberra" en Puerto William para partir hacia el Reino Unido el 25 de junio, mientras que el resto del Escuadrón participaba en el reembarque del 3 Cdo Bde y la 5 Inf Bde, en la reconstrucción del aeropuerto de la capital y asistía en la limpieza de los campos minados. El "Fearless" partió de regreso al Reino Unido con su destacamento el 24 de junio, seguido por el "Intrepid" y sus cuatro helicópteros dos días después. Las dos últimas aeronaves (ZA291 y ZA295) embarcaron en el "Hermes" para emprender el regreso el 3 de julio.

Durante el viaje a la Isla Ascensión los Sea Kings fueron reacondicionados, incluyendo la pintura (en negro) al ZA313 de las leyendas ROYAL NAVY y las identificaciones '-/VZ' en los lados. También los dos A-109A fueron revisados y cualquier falla arreglada. Para cuando el buque llegó a la isla el 3 de julio, su esquema original de colores había sido modificado de manera que ahora mostraban la inscripción ROYAL NAVY en lugar de EJERCITO, con las escarapelas en rojo y azul, y las letras identificatorias laterales del 846 Sqdn en negro (el AE-331 como '-/VC' y el AE-334 como '-/VV'). El 6 de julio cumplieron vuelos de prueba de cinco minutos, los que resultaron satisfactorios.

Luego de un gentil y humorístico recordatorio por parte del Major (capitán) C. P. Cameron (oficial comandante del 3 CBAS) con respecto a quien había "encontrado" originalmente a los helicópteros, el esquema de colores del AE-331 fue cambiado como una deferencia al 3 CBAS: la leyenda ROYAL MARINES reemplazó a la de ROYAL NAVY y las identificaciones laterales fueron modificadas a 'CC'. ¡El honor quedaba así satisfecho! El "Fearless" y el "Intrepid" arribaron a Plymouth el 13 de julio y los dos AE-109 encabezaron la formación con ocho Sea Kings del 846 Sqdn que sobrevoló Yeovilton antes de su aterrizaje ahí. Los dos buques finalmente atracaron en Portsmouth el 14 de julio.

De los restantes Sea King HC.4 del Escuadrón el ZA312 ya había desembarcado del "Canberra" el 10 de julio antes de que el buque llegara a Southampton, mientras que el ZA291 y el ZA295 llegaron a Portsmouth a bordo del "Hermes" el 21 de julio y desembarcaron, al día siguiente.

La estadística del 846 Sqdn sobre la Operación "Corporate" durante abril, mayo y junio de 1982 muestra claramente el uso intensivo de los helicópteros.

Total de horas voladas	*3.107*
Total de salidas	*1.818*
Total de aterrizajes en cubierta	*3.343*
Horas de vuelo de los pilotos (incluye 736 de noche)	*4.563*
Horas promedio por piloto	*228*

Conviene notar que la mayor parte de los vuelos se cumplieron sin el beneficio de un copiloto, ya que el Sea King HC.4 está habilitado para operar con un solo piloto con uno de los tripulantes de vuelo entrenado para realizar un aterrizaje de emergencia. Los helicópteros volaron a muy bajos niveles a velocidades de 100/110 nudos. Aunque se introdujeron 40 ó 50 modificaciones durante la guerra, un 100 % de confiabilidad era considerado normal y las únicas fallas reales fueron erosión de las palas por volar con lluvia y nieve, y antenas ventrales dobladas debido a muchos aterrizajes en terreno blando. Como una sola ametralladora fue considerada insuficiente, se hicieron cuatro montajes para las ventanas. Finalmente, el Escuadrón sugirió más cambios en el esquema de colores eliminando el rojo y blanco de las punteras de las palas, oscureciendo el rojo de las escarapelas y pintando de verde en lugar de blanco las antenas aéreas. Esto fue adoptado y se convirtió en standard.

Tripulaciones del 846 Sqdn durante la operación "Corporate" y sus condecoraciones:

Lt Cdr S. C. Thornewill RN (comandante) DSC (Cruz de Servicios Distinguidos), Lt Cdr W. A. Pollock RN (piloto más antiguo), Lt Cdr C. Wrighton RN, Lt A. R. C. Bennet RN DSC, Lt R. L. Crawford RN MID (Mención en Despachos), LT W. J. T. Fewtrell RN MID, Lt R. Harper RN, Lt I. Horton RN MID, Lt R. Hutchings RN DSC, Lt D. A. Lord RN MID, Lt J. Middleton RN, Lt J. A. G. Miller RN MID, Lt N. J. Norht RN DSC, Lt P. I. M. Rainey RN MID, Lt S. Robinson RN, Lt P. Spens-Black RN, Flt Lt R. W. Grundy RAF, S/Lt M. Eales RN, S/Lt D. Hickey RN, S/Lt P. J. Humphreys RN MID, S/Lt T. Jackson RN, CPOACMN W. Hammond, CPOACMN T. Kelly, CPOACMN T. Short, CPOACMN M. J. Tupper, POACMN A. Ashdown MID, POACMN S. Branley, POACMN J. Brennan, POACMN R. Burnett MID, POACMN K. S. Casey (muerto en acción), POACMN P. Jackson, POACMN I. McRoberts, POACMN C. Rankin, POACMN J. Sheldon, POACMN C. W. Tattersall MID, POACMN S. Wooley, CPEACMN (cabo tripulane de vuelo) M. D. Love RM (Royal Marines) DSM (Medalla de Servicios Distinguidos) (muerto en acción), LACMN P. B. Imrie DSM, LACMN I. Robertson MID, LACMN P. Turner, CPI C. Lelittka.

Detalles individuales de las aeronaves

El esquema de baja visibilidad aplicado a los Sea Kings de los Escuadrones 814, 824 (todas las Escuadrillas), 825 y 826 consistía en una cobertura total con el azul/gris standard de la RAF (borrando cualquier letra de cubierta aplicada anteriormente), las escarapelas en rojo y azul, y las leyendas ROYAL NAVY, los números de serie y códigos todos en negro.

En el caso del 820 Sqdn, las únicas diferencias eran que las inscripciones ROYAL NAVY fueron tapadas con el azul/gris de la RAF y los números de serie se mantuvieron en blanco.

Los helicópteros del 846 Sqdn ya tenían el esquema standard de baja visibilidad de los Sea King HC.4 antes de la Operación "Corporate". Este consistía en marrón oliva mate en toda la estructura con escarapelas de rojo y azul, mientras que las leyendas ROYAL NAVY, los números de serie y las letras individuales del Escuadrón estaban en negro (no llevaban letras de cubierta).

Cualquier excepción o cambio posterior al esquema de colores e identificaciones son explicadas en la historia individual de cada aeronave.

Ejemplos de abreviaturas utilizadas para las identificaciones y su significado:



'N/014'	*Letra de cubierta para el "Invincible" y código lateral completo.*
'N/(0)14'	*Letra de cubierta para el "Invincible" con el primer dígito del código lateral borrado.*
'-/350'	*Letras de cubierta 'OD' para el "Olmeda" no aplicadas pero con código completo.*
'-/(1)32'	*Letra de cubierta para el "Hermes" no aplicada y primer dígito del código borrado.*
'-/VA'	*Letras de cubierta no asignadas; letras del Escuadrón e individual de la aeronave completas.*
(VZ)	*Letras de cubierta no asignadas y letras del Escuadrón e individual no aplicadas.*

XV648 HAS.2A

El 29/3/82 con el 706 Sqdn en Culdrose, con el código 'CU/597'. Transferido al 825 Sqdn el 3/5/82, adoptó el esquema de baja visibilidad y retuvo el código '-/597'. Partió de Culdrose el 12/5 [utilizando el código de llamada (599), ver XV677], embarcó en el "Queen Elizabeth 2" ese día en The Solent poco después de que el buque de línea zarpara de Southampton hacia las Georgias del Sur. Arribó a Grytviken el 27/5 y fue transferido al "Canberra" el 28/5, partió con el buque ese día hacia San Carlos. Llegaron el 2/6 y el helicóptero desembarcó en la Base Operativa Adelantada en Puerto San Carlos ese mismo día. Junto con el resto del Escuadrón, cambió la Base al establecimiento San Carlos el 3/6. Quedó con base ahí hasta que fue embarcado en el "Atlantic Causeway" en la Bahía San Carlos el 13/7/82 para partir ese día hacia el Reino Unido. Llevado en vuelo a Culdrose el 27/7 mientras el buque estaba anclado en Bahía de Mount, Cornwall, antes de que atracara en Devonport más tarde ese día. Aunque el 825 Sqdn se disolvió el 17/9/82, la máquina quedó nominalmente a cargo del 825 Sqdn/NASU (Unidad de Apoyo de Aviación Naval), para su restauración a la anterior configuración antisubmarina, hasta que fue transferido al 706 Sqdn en Culdrose el 2/11/82.

XV649 HAS.2A

El 29/3/82 con el 824 Sqdn Escuadrilla "C" en Culdrose con el código 'CU/355'. Transferido al 824 Sqdn Escuadrilla "R" el 1/4 para prestar servicio a bordo del "Olmeda" (en reemplazo del XV698 'CU/351'), adoptó el esquema de baja visibiidad y retuvo el código '-/355' de la Escuadrilla "C". Partió de Culdrose el 4/4 para embarcar ese día en el "Olmedo" en Devonport, desde donde partió al día siguiente hacia el Atlántico Sur. Volado a la Base Operativa Adelantada en Puerto San Carlos el 3/6 para trabajos utilitarios, volvió al buque el 6/6. Partió con el buque el 16/6 hacia las Georgias del Sur para la Operación "Keyhole", la reocupación de Thule del Sur, lo que se concretó el 20/6. Salió con el buque hacia el Reino Unido el 21/6/82 (vía Georgias del Sur) y voló a Culdrose el 10/7 antes de que la nave entrara en Devonport el 12/7.

Todavía con el código '-/355' fue redesplegado en el Atlántico sur con la Escuadrilla "A" y embarcó en el "Fort Austin" el 26/8/82. Transferido al "Olmeda" en el Atlántico Sur el 21/9, quedó con el buque hasta su retorno al Reino Unido. Volado a Culdrose el 19/12/82 antes de que la nave atracara en Devonport ese día.

XV650 AEW.2A *Desplegado después del 14/6/82*

El 29/3/82 con el 706 Sqdn en Culdrose como versión HAS.2A con el código 'CU/588'. Embarcó en el "Engadine" el 8/4 para un destacamento de entrenamiento y desembarcó en Culdrose el 22/4. Transferido en préstamo el MoD(PE) [Ministro de Defensa, Ejecutivo de Suministros] el 24/5 para su conversión a AEW (Airborne Early Warning, Alerta Temprana Aérea) por Westland Helicopters Limited y entregado a Yeovil el 27/5, todavía con el código 'CU/588'. Primer vuelo como versión AEW.2A desde Yeovil el 30/7. Llevado a Portland el 2/8 con el código de llamada "Cyclopy 1" (todavía mantenía su viejo código 'CU/588') antes de embarcar en el "Illustrious" en el Canal Inglés ese día dspués de su asignación al 824 Sqdn Escuadrilla "D" (que se había formado en Culdrose el 14/6/82). [El "Illustrious" había partido de Portsmouth el 2/8/82 para relevar al "Invincible" en el Atlántico Sur]. Durante su despliegue fue repintado con el esquema de baja visibilidad con el código '-/362' del 824 Sqdn en negro. Partió de la Zona de Protección de las Islas Malvinas con el portaaviones el 21/10/82 hacia el Reino Unido (vía Estados Unidos) y fue volado a Culdrose el 17/12/82 antes de que el buque arribara a Portsmouth el 8/12.

XV651 HAS.5
Despegado después del 14/6/82

El 15/6/82 con el 814 Sqdn en Culdrose con el código '-/266' y en el esquema de baja visibilidad. Embarcó en el "Illustrious" en el Canal Inglés desde Culdrose el 2/8/82 (el portaaviones había zarpado de Portsmouth más temprano ese día), que debía relevar al "Invincible" en el Atlántico Sur. Partió de la Zona de Protección de las Malvinas con el buque el 21/10/82 hacia el Reino Unido (vía Estados Unidos) y voló a Culdrose el 7/12/82 antes de que el portaaviones llegara a Portsmouth el 8/12.

XV 652 HAS.5
Desplegado después del 14/6/82

El 15/6/82 con el 814 Sqdn en Culdrose codificado '-/270' y con el esquema de baja visibilidad. Embarcó en el "Illustrious" –que había zarpado de Portsmouth más temprano para relevar al "Invincible" en el Atlántico Sur– el 2/8 en el Canal Inglés. Dejó de la Zona de Protección de las Islas Malvinas con el buque el 21/10/82 hacia el Reino Unido (vía Estados Unidos) y fue llevado en vuelo a Culdrose el 7/12 antes del arribo del portaaviones a Portsmouth al día siguiente.

XV 654 HAS.2A

El 29/3/82 con el 706 Sqdn en Culdrose, con el código 'CU/585'. Transferido al 825 Sqdn el 3/5, adoptó el esquema de baja visibilidad y retuvo el código '-/585'. Partió de Culdrose el 13/5 [utilizando el código de llamada (501)], embarcó en el "Atlantic Causeway" ese día en Plymouth Sound para su viaje al Atlántico Sur al día siguiente. Volado a la Base Adelantada en Puerto San Carlos el 1/6. Junto con el resto del Escuadrón trasladó la Base al establecimiento San Carlos el 3/6/82.

El 8/6 era piloteado por el Lt Sheldon en un reconocimiento de la zona de Fitzroy que coincidió con los ataques al "Sir Tristram" y al "Sir Galahad" en Puerto Pleasant por cinco A-4B Skyhawks del Grupo 5. El Lt Sheldon y su tripulación llevaron a cabo varias salidas de rescate peligrosas pero con éxito (en particular al "Sir Galahad").

Quedó basado en el establecimiento San Carlos hasta ser reembarcado en el "Atlantic Causeway" el 13/7/82 en la Bahía San Carlos, para partir con el buque hacia el Reino Unido ese mismo día. Llevado en vuelo a Culdrose el 27/7 mientras el buque estaba anclado en Bahía de Mount, Cornwall, antes de entrar al puerto de Devonport más tarde ese día. Aunque el Escuadrón se disolvió el 17/9/82, el helicóptero quedó nominalmente en el 825 Sqdn/NASU (para su restauración a la configuración antisubmarina) hasta que fue transferido al 706 Sqdn en Culdrose el 11/10/82.

XV655 HAS.5
Desplegado después del 14/6/82

El 15/6/82 con el 814 Sqdn en Culdrose con el código '-/265' y esquema de baja visibilidad. Embarcó en el "Illustrious" en el Canal Inglés desde Culdrose el 2/8 (el portaaviones había zarpado de Portsmouth más temprano ese día) y partió con el buque para relevar al "Invincible" en el Atlántico Sur. Salió de la Zona de Protección de las Malvinas con el buque el 21/10/82 hacia el Reino Unido (vía Estados Unidos) y fue volado a Culdrose el 7/12 antes de que la nave llegara a Portsmouth el 8/12.

XV656 HAS.2A

El 29/3/82 con el 819 Sqdn en Prestwick con el código 'PW/703'. Transferido al 825 Sqdn el 3/5 fue llevado en vuelo desde Prestwick hasta Culdrose ese mismo día. Una vez ahí, adoptó el esquema de baja visibilidad y mantuvo el código '-/703'. Partió de Culdrose el 13/5 [empleando el código de llamada (503)], embarcó en el "Altantic Causeway" ese día en Plymouth Sound antes de salir con el buque hacia el Atlántico Sur el 14/5. Volado a la Base Adelantada en el establecimiento San Carlos el 29/5 (o a Puerto San Carlos el 1/6). Trasladó la Base junto con el Escuadrón al establecimiento San Carlos el 3/6. Quedó ahí hasta ser reembarcado en el "Atlantic Causeway" en la Bahía San Carlos el 13/7, para partir ese día al Reino Unido. Llevado en vuelo a Culdrose el 27/7 mientras el buque estaba anclado en Bahía Mount, Cornwall, antes de que atracara en Devonport más tarde ese día. Aunque el Escuadrón fue disuelto el 17/9/82 el helicóptero quedó nominalmente en el 825 Sqdn/NASU (para su restauración a la configuración antisubmarina) hasta ser transferido al 819 Sqdn en Prestwick el 10/11/82, adonde llegó un día más tarde.

XV657 HAS.2A
Desplegado después del 14/6/82

El 29/3/82 con el 824 Sqdn Escuadrilla "B" con el código 'CU/353', desembarcó en RAF North Front, Gibraltar (ver notas del 824 Sqdn Escuadrilla "B"). Quedó en Gibraltar en tareas de reabastecimiento vertical y traslado de cargas hasta el 7/6/82 cuando embarcó en el "Olwen" luego de su reacondicionamiento para volver al Reino Unido. Volado a Culdrose el 10/6 antes de que el buque atracara en Devonport más tarde ese día. Para el 24/6 se había unido al 706 Sqdn en Culdrose (todavía con el código 'CU/353') y luego a la Unidad de Apoyo de Aviación Naval (NASU) el 28/7. El 16/8/82 fue transferido al 824 Sqdn Escuadrilla "A" en Culdrose y recibió el código '-/350' (en reemplazo del XV660).

Desplegado con la Escuadrilla "A" en el Atlántico Sur, embarcó en el "Fort Austin" el 26/8/82. Transferido al "Olmeda" en el Atlántico Sur el 21/9, quedó con el buque hasta su retorno al Reino Unido. Volado a Culdrose el 19/12 antes de que el buque atraca en Devonport ese día.

XV659 HAS.2A

El 29/3/82 con el 706 Sqdn en Culdrose, con el código 'CU/584'. Transferido al 825 Sqdn el 3/5, adoptó el esquema de baja visibilidad y retuvo el código '-/584'. Abandonó Culdrose el 13/5 [utilizando el código de llamada (502)], embarcó en el "Atlantic Causeway" ese día en Playmouth Sound antes de partir con el buque hacia el Atlántico Sur el 14/5. Voló, vía el "Hermes" y el "Invincible", a la Base Adelantada en el establecimiento San Carlos el 29/5. Cambió la Base a Puerto San Carlos el 31/5 antes de volver con el Escuadrón a la Base en el establecimiento San Carlos el 3/6. Quedó ahí hasta ser reembarcado en el "Atlantic Causeway" en la Bahía San Carlos el 13/7, para partir ese día con el buque hacia el Reino Unido. Llevado en vuelo a Culdrose el 27/7 mientras el buque permanecía anclado en Bahía de Mount, Cornwall, antes de que atracara en Devonport más tarde ese día. Aunque el Escuadrón fue disuelto el 17/9/82, quedó nominalmente en el 825 Sqdn/NASU (para su restauración a la configuración antisubmarina) hasta su transferencia al 706 Sqdn de Culdrose el 23/12/82.

XV660 HAS.2A

El 29/3/82 con el 824 Sqdn Escuadrilla "A" con el código 'OD/350' (recientemente había prestado servicio en el "Olmeda"), temporariamente basado en Prestwick para tareas de apoyo. Mientras estuvo ahí, todas las marcas (excepto los números de serie pero incluyendo las escarapelas) fueron tapadas con pintura lavable gris oscura. Volvió a Culdrose el 31/3 donde se le quitó la pintura y se le aplicó un esquema apropiado de baja visibilidad, manteniendo el código '-/350'. Partió del Culdrose el 4/4 para embarcar en el "Olmeda" ese mismo día en Devonport y al día siguiente salió con el buque hacia el Atlántico Sur. Volado a la Base Adelantada en Puerto San Carlos el 3/6, volvió al buque el 6/6. Transferido temporalmente al "Invincible" el 16/6 mientras el "Olmeda" iba a las Georgias del Sur antes de la Operación "Keyhole". Volvió al "Olmeda" el 27/6 mientras el buque estaba en camino hacia el Reino Unido desde las Georgias, fue llevado en vuelo a Culdrose el 10/7 antes de que el buque atracara en Devonport el 12/7.

XV661 HAS.5
Desplegado después del 14/6/82

El 15/6/82 con la Unidad de Apoyo de Aviación Naval (NASU) en Culdrose, sin código. Transferido el 23/6 desde la NASU al 814 Sqdn con el esquema de baja visibilidad y el código '-/274'. Embarcó en el "Illustrious" el 17/7 para una breve serie de

pruebas y entrenamiento, volvió a Culdrose alrededor del 21/7. Reembarcó en el portaaviones en el Canal Inglés el 2/8 (el "Illustrious" había dejado Portsmouth más temprano ese día), partió con el buque hacia el Atlántico Sur para relevar al "Invincible". Una vez en la Zona de Protección de las Islas Malvinas fue destacado al "Fort Austin" alrededor del 21/10 y quedó con el buque hasta su retorno al Reino Unido. Voló a Culdrose el 16/12/82 antes de que la nave anclara en Plymouth Sound el 17/12.

XV663 HS.2A

El 29/3/82 con el 706 Sqdn en Culdrose con el código 'CU/581'. Transferido al 825 Sqdn el 3/5, adoptó el esquema de baja visibilidad y mantuvo el código '-/581'. Partió de Culdrose el 13/5 [utilizando el código de llamada (504)], embarcó en el "Atlantic Causeway" ese día en Plymouth Sound antes de salir con el buque hacia el Atlántico Sur el 14/5. Volado a la Base Adelantada en Puerto San Carlos el 1/6. Junto con el Escuadrón cambió la Base al establecimiento San Carlos el 3/6.

El 8/6 era piloteado por el Lt Boughton en un reconocimiento del área de Fitzroy, que coincidió con los ataques sobre el "Sir Tristram" y el "Sir Galahad" en Puerto Pleasant por cinco A-4B Skyhawks del Grupo 5. El Lt Boughton y su tripulación realizaron muchas salidas de rescate peligrosas pero con éxito (particularmente al "Sir Galahad").

Quedó en la Base del establecimiento San Carlos hasta su reembarque en el "Atlantic Causeway" en la Bahía San Carlos el 13/7/82, cuando partió hacia el Reino Unido. Llevado en vuelo a Culdrose el 27/7 mientras el buque estaba anclado en Bahía de Mount, Cornwall, antes de que atracara en Devonport más tarde ese día. Aunque el Escuadrón fue disuelto el 17/9/82, el helicóptero quedó nominalmente en el 825 Sqdn/NASU (para su restauración a la configuración antisubmarina) hasta su transferencia al 706 Sqdn el 4/10/82.

XV666 HAS.2A
No fue desplegado al sur

El 29/3/82 con el 824 Sqdn "Escuadrilla B", codificado 'CU/352', desembarcó en RAF North Front, Gibraltar (ver notas del 824 Sqdn Escuadrilla "B"). Quedó en Gibraltar para tareas de reabastecimiento vertical y de carga hasta el 7/6/82 cuando fue embarcado en el "Olwen" al finalizar su reacondicionamiento para retornar al Reino Unido. Voló a Culdrose el 10/6 antes de que el buque atracara en Devonport más tarde ese mismo día.

XV672 HAS.2A

El 29/3/82 con el 826 Sqdn en Culdrose, con el código 'H/145'. Transferido al 814 Sqdn el 5/4 y al 706 Sqdn el 6/4. El esquema de baja visibilidad fue aplicado mientras estaba con el 706 Sqdn, pero se mantuvo el código '-/145'. Conservó ese código cuando fue transferido al 824 Sqdn el 19/4. Asignado a la Escuadrilla "C", embarcó en el "Fort Grange" desde Culdrose el 7/5 para un período de acondicionamiento. Quedó a bordo y partió con el buque desde Devonport el 14/5 hacia el Atlántico Sur. Abandonó, con el buque de la Zona de Protección de las Malvinas hacia el Reino Unido el 17/9, fue volado a Culdrose el 2/10 antes del arribo de la nave a Devonport el 3/10/82.

XV675 HAS.5
Desplegado después del 14/6/82

El 15/6/82 con el 814 Sqdn en Culdrose con el código '-/264' en el esquema de baja visibilidad. Embarcó en el "Illustrious" en el Canal Inglés desde Culdrose el 2/8 (el portaaviones había dejado Portsmouth más temprano ese día), partió con el buque para relevar al "Invincible" en el Atlántico Sur. Dejó la Zona de Protección de las Malvinas con el buque el 21/10 hacia el Reino Unido (vía Estados Unidos), fue volado a Culdrose el 7/12 antes de que el portaaviones arribara a Portsmouth el 8/12/82.

XV677 HAS.2A

El 29/3/82 con el 706 Sqdn en Culdrose, codificado 'CU/595'. Transferido al 825 Sqdn el 3/5, adoptó el esquema de baja visibilidad y retuvo el código '-/595'. Partió de Culdrose el 12/5 [utilizando el código de llamada (500) o (505), ver XV648], embarcó ese día en el "Queen Elizabeth 2" en The Solent después de que el buque saliera de Southampton con rumbo a las Georgias del Sur. Arribó a Grytviken el 27/5 donde fue transferido al "Canberra" el 28/5 y ese día partió con el buque hacia San Carlos. El buque arribó ahí el 2/6 y el helicóptero desembarcó en la Base Operativa Adelantada del Puerto San Carlos el mismo día. Con el resto del Escuadrón cambió la Base Adelantada al establecimiento San Carlos el 3/6. Quedó ahí hasta su embarque en el "Atlantic Causeway" en la Bahía San Carlos el 13/7 y ese día partió con el buque hacia el Reino Unido. Fue volado a Culdrose el 27/7 mientras la nave estaba anclada en Bahía de Mount, Cornwall, antes de que atracara en Devonport más tarde ese día. Aunque el Escuadrón fue disuelto el 17/9/82, quedó nominalmente a cargo del 825 Sqdn/NASU (para ser restaurado a su anterior configuración de antisubmarino hasta ser transferido al 706 Sqdn el 4/10/82).

XV696 HAS.2A

El 29/3/82 con el 814 Sqdn en Culdrose, con el código '-/268'. Embarcó en el "Engadine" el 23/4 para un destacamento de entrenamiento del Escuadrón, desembarcó a Culdrose el 30/4. Transferido al 825 Sqdn el 3/5, adoptó el esquema de baja visibilidad y mantuvo el código '-/268'. Dejó Culdrose el 13/5 [empleando el código de llamada (506)], embarcó en el "Atlantic Causeway" ese día en Plymouth Sound antes de salir con el buque hacia el Atlántico Sur el 14/5. Fue volado vía el "Hermes" y el "Invincible" a la Base Adelantada en el establecimiento San Carlos el 29/5. Cambió la Base Adelantada al Puerto San Carlos el 31/5 antes de volver con el Escuadrón a la Base del establecimiento San Carlos el 3/6.

Mientras participaba en el traslado de baterías de Rapier alrededor de las colinas detrás de San Carlos el 4/6, aterrizó en lo que parecía terreno firme cerca de la cima de la Colina Lookout. Sin embargo, la rueda de estribor atravesó la capa de turba y el helicóptero comenzó a hundirse hacia un lado. El piloto (Lt Sheldon) trató de corregir la actitud de la máquina pero los extremos de las cinco hojas del rotor principal golpearon el suelo y sufieron daños menores. Ante la falta de repuestos en el lugar, fue dejado ahí y utilizado como fuente de repuestos hasta que fue llevado por aire a la Base Adelantada del establecimiento San Carlos el 7/6 por el Chinook ZA718 del 18 Sqdn. Ahí se le sacó la unidad de cola para poder reparar al Sea King HC.4 del 846 Sqdn. Menos los motores y el conjunto de cola, fue llevado por aire al "Engadine" en la Bahía San Carlos por un Chinook HC.1 del 18 Sqdn el 7/7 y ese día partió con el buque hacia el Reino Unido. La nave atracó en Devonport el 30/7/82 y el helicóptero fue descargado y llevado por tierra a Culdrose ese día (donde arribó el 31/7) transferido a la NASU para revisión, reparaciones y posterior conversión a la versión HAS.5.

XV697 HAS.2A

El 29/3/82 con el 824 Sqdn "Escuadrilla C" en Culdrose con el código 'CU/354', transferido al 706 Sqdn el 5/4, volvió al 824 Sqdn el 7/4 y adoptó el esquema de baja visibilidad, manteniendo el código '-/354'. Asignado a la Escuadrilla "C", embarcó en el "Fort Grange" desde Culdrose el 7/5 para un período de acondicionamiento. Quedó a bordo y partió con el buque hacia el Atlántico Sur desde Devonport el 14/5. Abandonó la zona de Protección de las Malvinas con el buque el 17/8/82 hacia el Reino Unido, voló a Culdrose el 2/10 antes del arribo del buque a Devonport el 3/10.

XV698 HAS.2A

El 29/3/82 con el 826 Sqdn Escuadrilla "A", con el código 'OD/351' (recientemente había prestado servicio a bordo del "Olmeda"), temporalmente basado en Prestwick para tareas de apoyo. Mientras estuvo ahí, todas las marcas (excepto los números de serie pero incluyendo las escarapelas) fueron tapadas con pintura lavable gris oscura. Volvió a Culdrose el 31/3 y fue transferido al 706 Sqdn el 5/4 (reemplazado por el XV644). Reasignado al 824 Sqdn el 7/4, para el 27/4 se le había aplicado el esquema de baja visibilidad, conservando el código '-/351' de la Escuadrilla "A". Asignado a la Escuadrilla "C", embarcó en el "Fort Grange" desde Culdrose el 7/5 para un período de acondicionamiento. Quedó a bordo y partió con el buque desde Devonport el 14/5 hacia el Atlántico Sur.

Mientras realizaba una misión de reabastecimiento vertical al "Leeds Castle" el 11/7 cayó cerca de la Proa del lado de babor. El helicóptero se hundió en una fuerte marejada, después de que la tripulación fuera recogida por un bote del "Leeds Castle" (El 13/7 el HAS.2 XZ579 del "Contender Bezant" remplazó al XV698).

XV700 HAS.2A

El 29/3/82 con el 814 Sqdn, codificado '-/264', en un destacamento de entrenamiento del Escuadrón a bordo del "Engadine", desembarcó a su base en Culdrose el 6/4. Embarcó en el "Engadine" el 23/4 para un nuevo destacamento de instrucción, voló a Culdrose el 30/4. Transferido al 825 Sqdn el 3/5, adoptó elesquema de baja visibilidad y retuvo el código '-/264'. Partió de Culdrose el 13/5 [utilizando el código de llamada (507)], embarcó en el "Atlantic Causeway" ese día en Plymouth Sound antes de salir con el buque el 14/5 hacia el Atlántico Sur. Fue volado, vía el "Hermes" y el "Invincible", a la Base Adelantada en el establecimiento San Carlos el 29/5. El 31/5 cambió la Base Adelantada a Puerto San Carlos antes de volver con el Escuadrón a la Base Adelantada de Puerto San Carlos el 3/6.

El 8/6 estaba volando al mando del Lt Cdr Clark en un reconocimiento del área de Fitzroy que coincidió con el ataque de cinco A-4B Skyhawks del Grupo 5 sobre el "Sir Tristram" y el "Sir Galahad" en Puerto Pleasant. Clark y su tripulación cumplieron numerosas salidas de rescate peligrosas pero con éxito (especialmente al "Sir Galahad").

Quedó en la Base Adelantada del establecimiento San Carlos hasta su reembarque en el "Atlantic Causeway" en la Bahía San Carlos el 13/7, ese día salió con el buque hacia el Reino Unido. Fue volado a Culdrose el 27/7 mientras el buque estaba anclado en Bahía de Mount, Cornwall, antes de atracar en Devonpont más tarde ese día. Aunque el Escuadrón fue disuelto el 17/9/82, el helicóptero quedó nominalmente con el 825 Sqdn/NASU (para ser restaurado a su anterior configuracíon de antisubmarino) hasta su transferencia al 706 Sqdn en Culdrose el 21/12/82.

XV704 AEW.2A
Desplegado después del 14/6/82

El 29/3/82 con la Flota de Ensayos de Westland Helicopters Limited como un HAS.2A y sometido a pruebas de MAD (Detector de Anomalías Magnéticas) en el Establecimiento Experimental de Aviones y Armamento de Boscombe Down. Volvió a la Westland en Yeovil el 26/4 y fue sometido a la conversión para Alerta Temprana Aérea y a pruebas de desarrollo. Voló por primer vaz como AEW.2A el 2/8 empleando el código de llamada "Cyclops 2" antes de embarcar en el "Illustrious" en el Canal Inglés ese día después de su asignación al 824 Sqdn Escuadrilla "D", que se había reformado en Culdrose el 14/6 (el "Illustrious" había zarpado de Portsmouth el 2/8 para relevar al "Invincible" en el Atlántico Sur). Durante el despliegue fue repintado con el esquema de baja visibilidad y recibió el código '-/361' del 824 Sqdn, que fue pintado en negro. Dejó la Zona de Protección de las Islas Malvinas con el portaaviones el 21/10 hacia el Reino Unido (vía Estados Unidos), fue volado a Culdrose el 7/12/82 antes del arribo del buque a Portsmouth el día siguiente.

XV714 HAS.2A

El 29/3/82 con el 706 Sqdn en Culdrose, con el código 'CU/586'. Embarcó en el "Engadine" el 8/4 como parte de un destacamento de entrenamiento, desembarcó en Culdrose el 22/4. Transferido al 825 Sqdn el 3/5, adoptó el esquema de baja visibilidad y retuvo el código '-/586'. Dejó Culdrose el 13/5 [empleando el código de llamada (508)], embarcó en el "Atlantic Causeway" en Plymouth Sound ese mismo día para dirigirse al día siguiente con el

buque hacia el Atlántico Sur. Fue volado a la Base Adelantada del establecimiento San Carlos el 29/5 (o a Puerto San Carlos el 1/6). Con el Escuadrón cambió la Base Adelantada al establecimiento San Carlos el 3/6. Quedó ahí hasta ser reembarcado en el "Atlantic Causeway" en la Bahía San Carlos el 13/7, para partir ese día hacia el Reino Unido. Volado a Culdrose el 22/7 mientras el buque estaba anclado en la Bahía de Mount, Cornwall, antes de que atracara en Devonport más tarde ese día. Aunque el Escuadrón fue disuelto el 17/9/82, el helicóptero quedó nominalmente a cargo del 825 Sqdn/NASU (para ser restaurado a su configuración original antisubmarina) hasta que fue transferido al 824 Sqdn Escuadrilla "C" en Culdrose el 15/12/82.

XZ571 HAS.5

El 29/3/82 con el 824 Sqdn en Culdrose, con el código 'H/143'. Destacado a Prestwick el 30/3, volvió a Culdrose (vía Valley) el 31/3. Embarcó en el "Hermes" en Portsmouth (vía Lee-on-Solent) el 3/4 y partió con el buque al día siguiente hacia el sur. Alrededor del 10/4 se le aplicaron las marcas de baja visibilidad y mantuvo, modificado, el código '-/(1)43'.

El 30/5, mientras era volado por el S/Lt Sutton, fue vectoreado por el Lynx de la Escuadrilla "Exeter" para recoger al Sqdn Ldr. (capitán) Pook del 1(F) Sqdn quien se había eyectado de su Harrier GR.3 XZ963 a unas 30 millas del "Hermes". El piloto pasó menos de diez minutos en el agua antes de ser rescatado.

Salió con el portaaviones desde Puerto William el 3/7/82 con rumbo al Reino Unido. Arribó a Portsmouth el 21/7 y un día después fue llevado en vuelo a Culdrose.

Quedó a cargo del 826 Sqdn y su código volvió a la anterior forma de '-/143' para mediados de noviembre de 1982. Embarcó en el "Fort Grange" a la altura de Culdrose el 21/11/82 (el buque había zarpado de Devonport el 19/11) para su despliegue en el Atlántico Sur como parte de una Escuadrilla basada en la Zona de Protección de las Islas Malvinas (a principios de 1983 designada como Escuadrilla "A" del 826 Sqdn). Retornó al Reino Unido a bordo del "Fort Austin" y fue llevado en vuelo a Culdrose el 9/12/83 (todavía con el código '-/143') antes de que el buque llegara a Plymouth Sound ese día.

XZ573 HAS.5

El 29/3/82 con el 706 Sqdn en Culdrose, con el código 'CU/593'. Transferido al 820 Sqdn como máquina de reemplazo inmediato de la línea del frente (FIR) el 2/4, embarcó en el "Invincible" en Portsmouth (vía Lee-on-Solent) el 4/4, todavía con el código 'CCT/593'. Zarpó con el buque el 5/4 y durante el viaje al sur se le aplicaron las marcas de baja visibilidad. Se le asignó y aplicó un código modificado del 820 Sqdn. '-/(0)22'. Fue volado al "Hermes" el 15/5 para su transferencia al 826 Sqdn y mantuvo el código '-/(0)22'.

A las 0300Z del 18/5/82, cuando estaba por entrar en vuelo estacionario para emplear el sonar unas dos millas a estribor del portaaviones, impactó en el mar (según informes debido a un problema con el radioaltímetro) y cayó. Su tripulación, los Lts Tonkin, Barber y Swain y el LACMN Haycock, fue rescatada. El helicóptero quedó a flote pero los intentos de rescate fueron abandonados (ver texto) y finalmente fue hundido por fuego naval.

XZ574 HAS.5

El 29/3/82 con el 820 Sqdn, en el hangar del "Invincible" en el astillero de Portsmouth, con el código 'N/016'. Zarpó con el buque el 5/4, durante el viaje al sur se le aplicaron las marcas de baja visibilidad y el código se mantuvo, modificado como '-/(0)16'. El 23/4 (cuando era tripulado por los S/Lts Heweth y el Príncipe Andrés, el Lt McAllister y el LACMN Arnull) fue en ayuda del Sea King HC.4 ZA311 del 846 Sqdn que había caído aproximadamente en la posición 26°S 24°W. El piloto, Flt Lt Grundy, fue rescatado pero el POACMN Casey nunca fue hallado y se convirtió en la primera baja británica del conflicto.

A las 0230Z del 2/6 (tripulado por el Lt Cdr Dudlye, los S/Ltds Carr y Finucane y el LACMN Trotman) rescató al Flt Lt Mortimer, que había pasado más de ocho horas en el agua. Su Sea Harrier del 801 Sqdn (XZ456) había sido derribado por un misil Roland el 1/6 y se había eyectado, cayendo en el mar al sur de Puerto Argentino y cerca de la costa.

Dejó la Zona de Protección de las Malvinas con el portaaviones el 28/8/82 con rumbo al Reino Unido. En algún momento del viaje se le volvieron a pintar en negro las inscripciones ROYAL NAVY y la letra de cubierta ('N/(0)16'). Los números de serie en blanco fueron mantenidos y se le pintaron los distintivos del Escuadrón en rojo y azul a ambos lados de la nariz debajo de la cabina. Llegó a Portsmouth con el buque el 17/9 y voló a Culdrose al día siguiente.

XZ577 HAS.5

El 29/3/82 con el 826 Sqdn en Culdrose con el código 'H/142'. Embarcó en el "Hermes" en Portmouth (vía Lee-on-Solent) el 3/4 y al día siguiente partió hacia el sur con el buque. Alrededor del 10/4 recibió las marcas de baja visibilidad y retuvo el código, modificado a '-/(1)42'. El 17/5 fue destacado al "Fort Austin" junto con otros tres (ZA130, ZA133 y ZA137) para tareas antisubmarinas en el Estrecho San Carlos y en Bahía San Carlos. Quedó con el buque hasta el 3/6 cuando fue llevado a la Base Adelantada en Puerto San Carlos para proveer ayuda adicional como máquina utilitaria. Volvió al "Hermes" el 6/6. Partió con el portaaviones desde Puerto William el 3/7/82 hacia el Reino Unido. Llegó a Portsmouth el 21/7 y fue volado a Culdrose al día siguiente.

Quedó a cargo del 826 Sqdn y para mediados de noviembre de 1982 el código volvió a la forma '-/142'. Embarcó en el "Fort Grange" a la altura de Culdrose el 21/11/82 (el buque había zarpado de Devonport el 19/11) para su despliegue en el Atlántico Sur como parte de una Escuadrilla basada en la Zona de Protección de las Malvinas (a principios de 1983 recibió la denominación de Escuadrilla "A" del 826 Sqdn). Volvió al Reino Unido a bordo del "Fort Austin" y fue volado a Culdrose el 9/12/83 (todavía con el código '-/142') antes de que el buque arribara a Plymouth Sound ese día.

XZ578 HAS.5

El 29/3/82 con el 706 Sqdn en Culdrose, con el código 'CU/589'. Transferido al 820 Sqdn como máquina de reemplazo inmediato de la línea del frente el 2/4, embarcó en el "Invincible" en Portsmouth (vía Lee-on-Solent) el 4/4, todavía con el código 'CU/589. Salió con el buque el 5/4 y durante la travesía al sur se le aplicaron las marcas de baja visibilidad. Se le asignó y aplicó un código modificado del 820 Sqdn, '-/(0)21'. Fue volado al "Hermes" el 14/5 para su transferenccia al 826 Sqdn (en reemplazo del caído ZA132) pero retuvo el código '-/(0)21'. El 6/6 fue destacado con el ZA129 al "Atlantic Causeway" para proveer al buque con capacidad antisubmarina (ASW) y de búsqueda de buques de superficie (ASV) y una capacidad utilitaria limitada, así como aliviar a la congestionada cubierta de vuelo del "Hermes". Una transferencia planeada al "Engadine" (ambos buques estaban en la Bahía San Carlos) el 9/6 fue cancelada debido a una salida de servicio y ese mismo día navegó con el "Atlantic Causeway" hacia una posición al este de la Zona de Exclusión Total. Una vez reparado, volvió al "Hermes" el 10/6. Destacado nuevamente el 17/6 (con el ZA133), esta vez a la Base Operativa Adelantada en el establecimiento San Carlos (como relevo de un destacamento del 820 Sqdn) para cumplir tareas utilitarias y de búsqueda de naves de superficie en la Gran Malvina. Retornó al "Hermes" el 23/6 y salió con el portaaviones desde Puerto William el 3/7/82 en camino hacia el Reino Unido. Llegó a Portsmouth el 21/7 (para ese entonces con las inscripciones ROYAL NAVY y los números de serie en negro) y fue volado a Culdrose un día después.

XZ579 HAS.2

El 29/3/82 con el 814 Sqdn con el código '-/271', embarcó en el "Engadine" como destacamento de entrenamiento del Escuadrón. Volvió a su base en Culdrose el 6/4. Transferido al 826 Sqdn el 3/5, mantuvo el código del 814 Sqdn. Oficialmente transferido a la Partida Naval 2050 el 20/5 para su despliegue a bordo del "Contender Bezant" como helicóptero de reemplazo inmediato (FIR). Antes se le había aplicado el esquema de baja visibilidad (azul gris standard de la RAF con escarapelas en rojo y azul; las inscripciones ROYAL NAVY, los números de serie y el código '-/271', que estaban en blanco, fueron repintados en negro).

Partió de Culdrose el 20/5 y embarcó en el "Contender Bezant" en Plymouth Sound antes de zarpar al día siguiente de Bahía Start hacia el Atlántico Sur. El buque arribó a Puerto William el 17/6 y el helicóptero fue empleado como transporte. Transferido al 824 Sqdn Escuadrilla "C" a bordo del "Fort Grange" el 13/7/82 (como reemplazo del XV698) antes de que el "Contender Bezant" pusiera proa desde Puerto William hacia el Reino Unido ese día. Abandonó la Zona de Protección de las Malvinas a bordo del "Fort Grange" el 17/9/82 hacia el Reino Unido, fue volado a Culdrose el 2/10 (todavía con el código '-/271') antes de que el buque atracara en Devonport al día siguiente.

| XZ580 HAS.2

El 29/3/82 con el 814 Sqdn en Culdrose, con el código '-/272'. Embarcó en el "Engadine" el 23/4 como parte de un destacamento de entrenamiento del Escuadrón, volvió a Culdrose el 30/4. Transferido al 825 Sqdn el 3/5 adoptó el esquema de baja visibilidad y mantuvo el código '-/272'. Salió de Culdrose el 13/5 [empleando el código de llamada (509)] para embarar en el "Atlantic Causeway" en Plymouth Sound y partir al día siguiente hacia el Atlántico Sur. Fue volado a la Base Adelantada en Puerto San Carlos el 1/6 y junto con el Escuadrón cambió la Base al establecimiento San Carlos el 3/6.

El 8/6 era piloteado por el Lt Isacke en un reconocimiento del área de Fitzroy, que coincidió con el ataque de cinco A-4B Skyhawks del Grupo 5 sobre el "Sir Tristram" y el "Sir Galahad" en Puerto Pleasant. El Lt Isacke y su tripulación realizaron múltiples y arriesgadas salidas de rescate, en particular desde el "Sir Galahad".

Quedó con base en el establecimiento San Carlos hasta que fue reembarcado en el "Atlantic Causeway" en la Bahía San Carlos el 13/7/82, cuando partió hacia el Reino Unido. Fue llevado en vuelo a Culdrose el 12/7 mientras el buque estaba anclado en la Bahía de Mount, Cornwall, antes de atracar en Devonport más tarde ese día. Aunque el Escuadrón fue disuelto el 17/9/82 el helicóptero quedó nominalmente a cargo del 825 Sqdn'9NASU (para su restauración a la configuración antisubmarina) hasta que fue transferido al 706 Sqdn en Culdrose el 18/10/82.

XZ918 HAS.5

El 29/3/82 con el 820 Sqdn, en el hangar del "Invincible" en el astillero de Portsmouth y con el código 'N/020'. Salió con el buque el 5/4, durante el trayecto al sur recibió las marcas de baja visibilidad y retuvo el código modificado como '-/(0)20'. Dejó la Zona de Protección de las Malvinas con el portaaviones hacia el Reino Unido el 28/8/82. En algún momento de la travesía se le volvieron a aplicar en negro las leyendas ROYAL NAVY y la letra de cubierta ('N/(0)20') pero los números de serie quedaron en blanco. Los distintivos del Escuadrón en rojo y azul fueron pintados a ambos lados de la nariz debajo de la cabina. Llegó a Portsmouth el 17/9 y desembarcó del portaaviones para dirigirse en vuelo a Culdrose al día siguiente.

XZ919 HAS.5
Desplegado después del 14/6/82

El 15/6/82 con el 814 Sqdn en Culdrose con el código '-/271' en el esquema de baja visibilidad. Embarcó en el "Illustrious" en el Canal Inglés desde Culdrose el 2/8 (el portaaviones había zarpado de Portsmouth más temprano ese día), para el relevo del "Invincible" en el Atlántico Sur. Dejó la Zona de Protección de las Malvinas con el portaaviones el 21/10/82 hacia el Reino Unido (vía Estados Unidos), fue volado a Culdrose el 7/12 antes del arribo del buque a Portsmouth al día siguiente.

XZ920 HAS.5

El 29/3/82 con el 820 Sqdn, en el hangar del "Invincible" en el astillero de Portsmouth, con el

código 'N/010'. Partiócon el buque el 5/4, durante la travesía al sur se le aplicaron las marcas de baja visibilidad y retuvo el código, modificado a '-/(0)10'. Destacado al "Tidepool" el 29/5 (junto con el XZ921), volvió al "Invincible" al día siguiente. Desembarcó en la Base Adelantada del establecimiento San Carlos el 14/6 par relevar al XZ921.

En la noche del 14/6, piloteado por el Lt Cdr Dudley, recogió al Maj Gen Moore en Fitzroy y lo llevó a Puerto Argentino bajo muy malas condiciones meteorológicas, para aceptar la rendición de las fuerzas argentinas en las islas.

Volvió al "Invincible" luego de quedar destacada en tierra el 17/6 y finalmente salió con el portaaviones de la Zona de Protección de las Malvinas hacia el Reino Unido el 28/8/82. Durante el viaje de regreso se le pintaron en negro los títulos ROYAL NAVY y las letras de cubierta ('N/(0)10'), pero los números de serie en blanco quedaron así. Los distintivos del Escuadrón en rojo y azul fueron pintados en ambos lados de la nariz debajo de la cabina. Llegó con el buque a Portsmouth el 17/9 y al día siguiente fue volado a Culdrose.

XZ 921 HAS.5

El 29/3/82 con el 820 Sqdn, en el hangar del "Invincible" en el astillero de Portsmouth, con el código 'N/017/. Partió con el buque el 5/4, durante el viaje se le aplicaron las marcas de baja visibilidad y se mantuvo el código, modificado como '-/(0)17'. Destacado al "Tidepool" (junto con el XZ920) el 29/5, volvió al "Invincible" un día después. Desembarcó en la Base Adelantada del establecimiento San Carlos el 10/6 junto con el ZA127 (reemplazando a un destacamento cancelado del 826 Sqdn), volvió al "Invincible" el 14/6 (relevado por el ZA920). Dejó la Zona de Protección de las Malvinas con el Portaaviones el 28/8/82 hacia el Reino Unido. Durante la travesía se le volvieron a pintar en negro las leyendas ROYAL NAVY y la letra de cubierta ('N/(0)17') pero se mantuvieron los números de serie en blanco. Los distintivos del Escuadrón en rojo y azul fueron pintados sobre ambos lados de la nariz debajo de la cabina. Llegó a Portsmouth el 17/9 con el portaaviones y fue llevado en vuelo a Culdrose al día siguiente.

XZ922 HAS.5 *Desplegado después del 14/6/82*

El 15/6/82 con el 814 Sqdn en Culdrose, con el código '-/272' aplicado en el esquema de baja visibilidad. Embarcó en el "Illustrious" en el Canal Inglés el 17/7 para una breve serie de pruebas y entrenamiento, tras lo cual volvió a Culdrose alrededor del 217. Reembarcó en el portaaviones en el Canal Inglés el 2/8/82 (el "Illustrious" había dejado el puerto más temprano ese día), para dirigirse el Atlántico Sur y relevar al "Invincible". Dejó la Zona de Protección de las Malvinas con el buque el 21/10/82 hacia el Reino Unido (vía Estados Unidos) y fue volado a Culdrose el 7/12/82 antes de que el portaaviones atracara en Portsmouth un día más tarde.

ZA126 HAS.5

El 29/3/82 con el 820 Sqdn, en el hangar del "Invincible" en el astillero de Portsmouth y con el código 'N/012'. Partió con el buque el 5/4 y las marcas de baja visibilidad le fueron aplicadas durante el viaje al sur, manteniendo el código modificado como '-/(0)12'. Abandonó la Zona de Protección de las Islas Malvinas con el portaaviones el 28/8/82 hacia el Reino Unido. En algún momento del viaje de regreso se le volvieron a pintar en negro las inscripciones ROYAL NAVY y las letras de cubierta ('N/(0)12') pero los números de serie fueron mantenidos en blanco. Los distintivos en rojo y azul del Escuadrón fueron pintados en ambos lados de la nariz debajo de la cabina. Llegó a Portsmouth con el portaaviones el 17/9/82 y fue volado a Culdrose al día siguiente.

ZA127 HAS.5

El 29/3/82 con el 820 Sqdn en el hangar del "Invincible" en el astillero de Portsmouth, con el código 'N/011'. Partió con el buque el 5/4, durante el viaje al sur se le aplicaron las marcas de baja visibilidad y se mantuvo el código, modificado como '-/(0)11'. Desembarcó en la Base Operativa Adelantada establecimiento San Carlos el 10/6 junto con el XZ921 (en reemplazo del cancelado destacamento del 826 Sqdn) y volvió al "Invincible" el 17/6. Abandonó la Zona de Protección de las Malvinas en el Portaaviones el 28/8/82. En alguna etapa del viaje de regreso se le volvieron a pintar en negro las leyendas ROYAL NAVY y la letra de cubierta ('N/(0)11), Pero los números de serie fueron mantenidos en blanco. Los distintivos del Escuadrón en rojo y azul fueron pintados sobre ambos lados de la nariz debajo de la cabina. Llegó a Portsmouth con el portaaviones el 17/9 y fue llevado en vuelo a Culdrose al día siguiente.

ZA128 HAS.5

El 29/3/82 con el 820 Sqdn en el hangar del "Invincible" en el astillero de Portsmouth y con el código 'N/014'. Inició el viaje al sur con el buque el 5/4 y durante el trayecto se le aplicaron las marcas de baja visibilidad y el código se mantuvo pero modificado a '-/(0)14'. Salió de la Zona de Protección de las Malvinas con el Portaaviones el 28/8/82 con destino al Reino Unido. Durante el viaje se le volvieron a pintar en negro las inscripciones ROYAL NAVY y la letra de cubierta ('N/(0)14') pero los números de serie fueron dejados en blanco. Los distintivos en rojo y azul del Escuadrón se pintaron en ambos lados de la nariz debajo de la cabina. Llegó con el portaaviones a Portsmouth el 17/9/82 y fue volado a Culdrose un día más tarde.

ZA129 HAS.5

El 29/3/82 con el 706 Sqdn en Culdrose, con el código 'CU/582'. Transferido al 826 Sqdn el 2/4, embarcó en el "Hermes" en Portsmouth (vía Lee-on-Solent) el 3/4 todavía con el código 'CU/582' y salió con el portaaviones hacia el sur el 5/4. Las marcas con el esquema de baja visibilidad le fueron aplicadas alrededor del 10/4, manteniendo el código modificado del 706 Sqdn '-/(5)82'. El 6/6 fue destacado con el XZ578 al "Atlantic Causeway" para proveer al buque con capacidad ASW (antisubmarina), ASV (detección aérea de buques de superficie) y utilitaria limitada, así como para aliviar la congestión a bordo del "Hermes". Transferido desde el "Atlantic Causeway" al "Engadine" el 9/6 (ambos buques estaban en la Bahía San Carlos) para desplegarse en tierra al día siguiente para tareas utilitarias generales. Cancelado este despliegue, partió de San Carlos el 10/6 a bordo del "Fort Grange" para volver al "Hermes" el 11/6. Partió de Puerto William con el portaaviones el 3/7/82 para dirigirse al Reino Unido. En algún momento de la travesía se le asignó y pintó en negro el código '-/(1)44' del 826 Sqdn. Llegó a Portsmouth con el buque el 21/7 (sin números de serie) y fue volado a Culdrose al día siguiente.

Quedó a cargo del 826 Sqdn y el código se modificó a '-/144' a mediados de noviembre de 1982. Desde Culdrose embarcó en el "Tidespring" cuando estaba en el mar el 8/11/82 para su despliegue en el Atlántico Sur como parte de una Escuadrilla con base en la Zona de Protección de las Islas Malvinas (que a principios de 1983 fue designada como Escuadrilla "A" del 826 Sqdn). Volvió al Reino Unido a bordo del "Fort Austin" y fue volado a Culdrose el 9/12/83 (todavía con el código '-/144') antes del arribo del buque a Plymouth Sound ese día.

ZA130 HAS.5

El 29/3/82 con el 826 Sqdn en Culdrose con el código 'H/132', fue destacado a Prestwick ese día. Retornó a Culdrose (vía Valley) el 31/3. Embarcó en el "Hermes" en Portsmouth (vía Lee-on-Solent) el 3/4 y partió hacia el sur con el buque el 5/4. Alrededor del 10/4 se le aplicaron las marcas de baja visibilidad y retuvo el código modificado '-/(1)32'. El 17/5 fue destacado al "Fort Austin" junto con otros tres (XZ577, ZA133 y ZA137) para tareas antisubmarinas en el Estrecho y la Bahía San Carlos. Quedó con el buque hasta el 3/6/82 cuando fue volado a la Base Adelantada en Puerto San Carlos para brindar en tierra una capacidad de carga adicional. Volvió al "Hermes" el 6/6. Partió con el buque de Puerto William el 3/7/82 hacia el Reino Unido. Llegó a Portsmouth con el portaaviones el 21/7 y fue llevado en vuelo a Culdrose al día siguiente.

ZA131 HAS.5

El 29/3/82 con el 826 Sqdn en Culdrose, con el código 'H/133'. Embarcó en el "Hermes" en Portsmouth (vía Lee-on-Solent) el 3/4 y salió hacia el sur con el buque el 5/4. Las marcas de baja visibilidad se le aplicaron alrededor del 10/4 y se retuvo el código modificado '-/(1)33'. Partió con el portaaviones desde Puerto William el 3/7/82 con rumbo al Reino Unido. Llegó a Portsmouth con el buque el 21/7 y fue llevado en vuelo a Culdrose al día siguiente.

ZA132 HAS.5

El 29/3/82 con el 826 Sqdn, con el código 'H/134' y destacado en Prestwick. Volvió a su base en Culdrose (vía Valley) el 31/5. Embarcó en el "Hermes" en Portsmouth (vía Lee-on-Solent) el 3/4 y salió hacia el sur con el buque el 5/4. Las marcas de baja visibilidad fueron pintadas alrededor del 10/4 y se mantuvo el código modificado '-/(1)34'./

El 12/5, tras una falla de motor cuando estaba en vuelo estacionario al este de las Malvinas (unas 5 millas al sur del "Hermes"), cayó al mar a pesar de los denodados esfuerzos para mantenerlo en el aire. El agitado mar golpeó el rotor de cola y el helicóptero pivoteó hacia la derecha, giró sobre su lado izquierdo y se hundió rápidamente. Sus tripulantes, Lt Cdr Chandler, S/Lts Sutton y Moss y LACMN Coombies, fueron rescatados sin daños.

ZA133 HAS.5

El 29/3/82 con el 826 Sqdn en Culdrose, con el código 'H/135', fue destacado a Prestwick ese día. Retornó a Culdrose (vía Valley) el 31/3. Embarcó en el "Hermes" en Portsmouth (vía Lee-on-Solent) el 3/4 y partió con el buque hacia el sur el 5/4. Alrededor del 10/4 se le aplicaron las marcas de baja visibilidad y se mantuvo el código modificado '-/(1)35'. El 17/5 fue destacado al "Fort Austin" junto con otros tres (XZ577, ZA130 y ZA137) para cumplir tareas antisubmarinas en el Estrecho y la Bahía San Carlos. Siguió con el buque hasta el 3/6 cuando fue volado a la Base Adelantada en Puerto San Carlos para proveer una capacidad utilitaria adicional. Volvió al "Hermes" el 6/6. Destacado a la Base Adelantada del establecimiento San Carlos el 17/6 con el XZ578 (para relevar a un destacamento del 820 Sqdn) para misiones utilitarias y de detección aérea de buques de superficie en la Gran Malvina, volvió al portaaviones el 23/6. Partió hacia el Reino Unido con el "Hermes" desde Puerto William el 3/7/82. Llegó a Portsmouth con el buque el 21/7 y fue volado a Culdrose un día después.

ZA134 HAS.5

El 29/3/82 con el 820 Sqdn en el hangar del "Invincible" en el astillero de Portmouth y con el código 'N/013'. Partió con el buque el 5/4 y durante el trayecto al sur se le aplicaron las marcas de baja visibilidad, reteniendo el código modificado '-/(0)13'. Abandonó la Zona de Protección de las Malvinas con el portaaviones el 28/8/82 con rumbo al Reino Unido. En algún momento de la travesía se le repintaron en negro las inscripciones ROYAL NAVY y la letra de cubierta ('N/(0)13') pero los números de serie quedaron en color blanco. Los distintivos del Escuadrón en azul y rojo fueron pintados sobre ambos lados de la nariz debajo de la cabina. Llegó con el portaaviones a Portsmouth el 17/9/82 y fue volado a Culdrose un día más tarde.

ZA135 HAS.5

El 29/3/82 con el 820 Sqdn, en el hangar del "Invincible" en el astillero de Portsmouth y con el código 'N/015'. Partió con el buque el 5/4 y durante la travesía al sur se le aplicaron las marcas de baja visibilidad, manteniendo el código modificado '-/(0)15'. Dejó la Zona de Protección de las Malvinas con el portaaviones el 28/8/82 hacia el Reino Unido. durante el viaje se volvieron a pintar en negro las leyendas ROYAL NAVY y la letra de cubierta ('N/(0)13') pero retuvo los números de serie en color blanco. Los distintivos en rojo y azul del Escuadrón fueron aplicados en ambos lados de la nariz debajo de la cabina. Llegó con el portaaviones a Portsmouth el 17/9 y fue volado a Culdrose un día después.

ZA136 HAS.5

El 29/3/82 con el 826 Sqdn, con el código 'H/140', destacado en Prestwick. Volvió a su base en Culdrose (vía Valley) el 31/5. Embarcó en el "Hermes" en Portsmouth (vía Lee-on-Solent) el 3/4 y emprendió viaje al sur con el buque el 5/4. Las marcas de baja visibilidad se le aplicaron alrededor del 10/4 y se mantuvo el código modificado '-/(1)40'. Partió con el portaaviones desde Puerto William con rumbo al Reino Unido el 3/7/82. Arribó a Portsmouth con el buque el 21/7 y al día siguiente fue volado a Culdrose.

Quedó a cargo del 826 Sqdn y para mediados de noviembre de 1982 el código volvió a '-/140'. Embarcó en el "Fort Grange" a la altura de Culdrose el 21/11/82 (el buque había zarpado de Devonport el 19/11) para su despliegue en el Atlántico Sur como parte de una Escuadrilla (a principios de 1983 designada como Escuadrilla "A" del 826 Sqdn) con base en la Zona de Protección de las Malvinas. Volvió al Reino Unido con el "Fort Grange" y desembarcó en Culdrose el 24/3/84, todavía con el código '-/140'.

ZA137 HAS.5

El 29/3/82 con el 706 Sqdn en Culdrose, con el código 'CU/596'. Transferido al 826 Sqdn el 2/4, embarcó en el "Hermes" en Portsmouth (vía Lee-on-Solent) el 3/4 todavía con el código 'CU/596', para partir con el buque el 5/4 con destino al sur. Las marcas de baja visibilidad fueron aplicadas alrededor del 10/4 y se mantuvo, modificado, el código del 706 Sqdn '-/(5)96'. En algún momento previo a la entrega del "Hermes" a la Zona de Exclusión Total el 1/5 se le asignó y pintó en negro el código del 826 Sqdn '-/(1)46'. El 17/5/82 fue destacado al "Fort Austin" con otras tres máquinas (XZ577, ZA130 y ZA133) para cumplir misiones antisubmarinas en el Estrecho y Bahía San Carlos. Quedó con el buque hasta el 3/6/82 cuando fue volado a la Base Adelantada en Puerto San Carlos para brindar una capacidad utilitaria adicional. Retorno al "Hermes" el 6/6. Partió con el portaaviones desde Puerto William el 3/7/82 hacia el Reino Unido. Arribó a Portsmouth con el buque el 21/7 y fue llevado en vuelo a Culdrose al día siguiente.

Quedó a cargo del 826 Sqdn y para mediados de noviembre de 1982 el código pasó a '-/146'. Embarcó en el "Fort Grange" (que había zarpado de Devonport el 19/11) para su despliegue en el Atlántico Sur como parte de una Escuadrilla basada en la Zona de Protección de las Malvinas (que a principios de 1983 recibió la denominación de Escuadrilla "A" del 826 Sqdn). Retornó al Reino Unido en el "Fort Grange" y desembarcó en Culdrose el 24/3/84, todavía con el código '-/146'

ZA167 HAS.5 *Desplegado después del 14/6/82*

El 15/6/82 en la Unidad de Apoyo de Aviación Naval (NASU) de Culdrose antes de unirse al 814 Sqdn del 18/6/82 con el código '-/273' en el esquema de baja visibilidad. Embarcó en el "Illustrious" en el Canal Inglés desde Culdrose el 2/8/82 (el portaaviones había zarpado de Portsmouth más temprano ese día) para partir con el buque hacia el Atlántico Sur para relevar al "Invincible". Destacado al "Fort Austin" en la Zona de Protección de las Islas Malvinas c.21/10/82, quedó con el buque hasta su retorno al Reino Unido. Fue volado a Culdrose el 16/12/82 antes de que el buque atracara en Plymouth Sound un día después.

ZA168 HAS.5 *Desplegado después del 14/6/82*

Voló por primera vez en Westland Helicopters Limited en Yeovil el 2/6/82 y fue entregado a la NASU Culdrose (vía Yeovilton) el 2/7. Se unió al 814 Sqdn el 15/7 con el esquema de baja visibilidad y con el código '-/267'. Embarcó en el "Illustrious" en el Canal Inglés para una corta serie de ensayos y entrenamiento, volvió a Culdrose alrededor del 21/7. Reembarcó en el "Illustrious" el 2/8/82 (el buque había zarpado de Portsmouth más temprano ese día) para navegar con el portaaviones hacia el Atlántico Sur como relevo del "Invincible". Abandonó la Zona de Protección de las Malvinas con el buque el 21/10/82 hacia el Reino Unido (vía Estados Unidos), fue volado a Culdrose el 7/12 antes de que el buque llegara a Portsmouth el día siguiente.

ZA290 HC.4

El 29/3/82 con el 846 Sqdn en Yeovilton con el código '-/VC'. Embarcó en el "Hermes" en Portsmouth (vía Lee-on-Solent) el 3/4 y el 5 de ese mes partió con el buque hacia la Isla Ascensión, a donde llegó el 16/4. Siguió hacia el sur con el portaaviones el 18/4 (modificado para operar con visores nocturnos) y entró en la Zona de Exclusión Total el 1/5.

Fue volado del "Hermes" al "Invincible" el 17/5 (ver también ZA292) y fue destacado con el buque esa noche hacia una posición desconocida al oeste de las Malvinas. En las primeras horas del 18/5, piloteado por el Lt Hutchings, despegó (según informes) con un contingente de tropas del SAS y se dirigió hacia el continente sudamericano para una operación encubierta. No hubo más información confirmada acerca de sus actividades hasta la noche del 18/5, cuando tocó tierra en una playa en Agua Fresca, unas once millas al sur de la localidad chilena de Punta Arenas. Los tres integrantes de la tripulación deliberadamente intentaron destruir al helicóptero antes de desaparecer tierra adentro (los Lts Hutchings y Bennett y el LACMN Imrie se entregaron a las autoridades chilenas unos días después). Sus restos fueron descubiertos e inspeccionados el 19/5 por periodistas (entre otros). Aunque la aeronave estaba prácticamente consumida por el fuego, era visible el número de serie de un sector del fuselaje posterior, lo que lo identificó ante el mundo como un helicóptero británico. Los restos fueron enterrados en el lugar por los chilenos.

ZA291 HC.4

El 29/3/82 con el 846 Sqdn en Yeovilton con el código '-/VB'. Embarcó en el "Hermes" en Portsmouth (vía Lee-on-Solent) el 3/4 y partió con el portaaviones hacia la Isla Ascensión el 5/4, a donde arribó el 16/4. No acompañó al "Hermes" cuando éste siguió viaje el 18/4 y en cambio fue destacado a Wideawake para quedar con base en tierra y cumplir tareas de transporte y de reabastecimiento vertical. El 28/4 fue llevado en vuelo hasta el "Elk" en las afueras de Ascensión, y partió con el buque el 6/5 hacia la Zona de Exclusión Total. Transferido del "Elk" al "Intrepid" el 14/5 para mantenimiento, pasó al "Canberra" el 19/5. Llegó a San Carlos el 21/5 con este último buque pero fue transferido al "Norland" (también en San Carlos) más tarde ese mismo día. Esa noche partió con el buque hacia una posición al este-noreste de las islas y volvió con el buque a San Carlos el 23/5. Más tarde ese día desembarcó en la Base Operativa Adelantada de Old House Creek (en la margen oriental de la Bahía San Carlos unas 2,5 millas al norte del establecimiento San Carlos). El 27/5 cambió la Base Adelantada a Fern Valley Creek (alrededor de 1,5 millas al sudeste). Fue volado a una Base Adelantada en el hipódromo de Puerto Argentino el 18/6 y quedó ahí para cumplir tareas utilitarias hasta el 3/7/82, cuando voló al "Hermes" en Puerto William para partir ese mismo día con el buque hacia el Reino Unido. Llegó a Portsmouth con el portaaviones el 21/7 y fue volado a Yeovilton el 22/7.

ZA292 HC.4

El 29/3/82 con el 846 Sqdn en Yeovilton con el código '-/VH'. Embarcó en el "Hermes" en Portsmouth (vía Lee-on-Solent) el 3/4 y partió con el portaaviones hacia la Isla Ascensión el 5/4, para llegar ahí el 16/4. Siguió camino al sur con el buque el 18/4 y entró en la Zona de Exclusión Total el 1/5. Fue volado al "Invincible" el 17/5 (como reserva del ZA290) y quedó con éste hasta el 18/5 cuando volvió al "Hermes". Como se trataba de una máquina modificada para operar con visor nocturno fue transferida al "Intrepid" el 19/5 para operaciones con Fuerzas Especiales preparatorias, y posteriores, del desembarco del 21/5 para la Operación "Sutton".

Mientras era volado por el Lt North en tareas de evacuacion de bajas el 28/5 en la zona de Darwin cerca de Prado de Ganso, recibió fuego de armas 7,62 mm argentinas. Un proyectil impactó en el fuselaje cerca de la caja de engranajes (inmediatamente atrás del guinche) y falló por poco el sistema hidráulico. Ninguno resultó herido y los daños fueron superficiales.

Quedó basado en el "Intrepid" en la Bahía San Carlos hasta el 29/5 cuando fue destacado a una Base Operativa Adelantada alrededor de 1.5 millas al norte de la planta refrigeradora de Bahía Ajax en la margen occidental de la Bahía San Carlos. El 8/6 pasó a una nueva Base Adelantada en Fern Valley Creek (menos de una milla al norte del establecimiento San Carlos). Reembarcó en el "Intrepid" en San Carlos el 16/6 para varias tareas posteriores a la rendición. Fue a Puerto William con el buque el 23/6 y desde allí partió hacia el Reino Unido el 26/6/82. Llegó a Plymouth el 13/7 y fue volado ese día a Yeovilton antes de que el buque atracara en Portsmouth el 14/7.

ZA293 HC.4

El 29/3/82 con el 846 Sqdn en Yeovilton con el código '-/VK'. Embarcó en el "Hermes" en Portsmouth (vía Lee-on-Solent) el 3/4 y salió con el buque el 5/4 hacia la Isla Ascensión, a donde llegó el 16/4. Partió hacia el sur con el portaaviones el 18/4 y entró en la Zona de Exclusión Total el 1/5. Como se trataba de una aeronave modificada para operar con visores nocturnos, fue transferida al "Intrepid" el 19/5 para realizar operaciones con Fuerzas Especiales, previas y posteriores, al desembarco del 21/5 para la Operación "Sutton". Quedó basado en el buque en Bahía San Carlos hasta el 29/5, cuando fue destacado a la Base Operativa Destacada situada 1,5 millas al norte de la planta refrigeradora de Bahía Ajax, en la margen occidental de la Bahía San Carlos. El 8/6 pasó a una Base Adelantada cerca de Fern Valley Creek en la margen oriental de la Bahía San Carlos (menos de una milla al norte del establecimiento San Carlos). Reembarcó en el "Intrepid" en San Carlos el 16/6 para varias tareas posteriores a la rendición antes de trasladarse a Puerto William con el buque el 23/6. Desde ahí partió con el buque el 26/6/82 hacia el Reino Unido. Llegó con el "Intrepid" a las afueras de Playmouth el 13/7 y fue volado a Yeovilton ese día, antes de que el buque atracara en Portsmouth el 14/7.

ZA294 HC.4

El 29/3/82 con el 846 Sqdn en Yeovilton con el código '-/VT'. Embarcó en el "Hermes" en Portsmouth (vía Lee-on-Solent) el 3/4 y partió con el buque el 5/4 hacia la Isla Ascensión, a donde llegó el 16/4. Salió hacia el sur con el portaaviones el 18/4 y entró en la Zona de Exclusión Total el 1/5.

Durante la noche del 19/5 fue el último de tres helicópteros modificados para operar con visor nocturno, en dejar el "Hermes" en transferencia al cercano "Intrepid". El helicóptero transportaba tropas del SAS y cuando realizaba una aproximación final al buque alta y prolongada, se escuchó un golpe que fue seguido por una pérdida de potencia. Se estrelló en el mar, volcó y flotó invertido por un breve lapso antes de hundirse. De las 30 personas a bordo sólo nueve fueron rescatadas, incluyendo a los pilotos (Lt Horton y S/Lt Humphreys). El otro tripulante, Cpl (cabo) Love, fue uno de los 21 hombres perdidos. El accidente ocurrió a unas 200 millas al este-noreste de Puerto Argentino. Los motivos de la pérdida de potencia nunca fueron aclarados pero una de las causas más probables pareció ser el choque, o la ingestión por los motores, de un ave marina de gran tamaño, posiblemente un albatros (después del accidente se hallaron varios pedazos de un ave de tamaño similar).

ZA295 HC.4

El 29/3/82 con el 846 Sqdn en Yeovilton con el código '-/VM'. Embarcó en el "Hermes" en Portsmouth (vía Lee-on-Solent) el 3/4 y el 5/4 partió con el buque hacia la Isla Ascensión, a donde llegó el 16/4. No zarpó con el "Hermes" el 18/4 pero en cambio fue destacado a Wideawake para quedar basada en tierra y realizar tareas de transporte y reabastecimiento vertical. Embarcó en el "Elk" en las afueras de Ascensión el 28/4 y salió con el buque el 6/5 hacia la Zona de Exclusión Total. Transferido al "Norland" el 19/5 antes de pasar al "Intrepid" el 20/5 (en reemplazo del ZA294). Dada que se trataba de una máquina modificada para operar con visor nocturno, quedó en el buque para tareas con Fuerzas Especiales previas y posteriores al desembarco del 21/5 para la Operación "Sutton". Basado en el "Intrepid" en Bahía San Carlos hasta el 29/5 cuando fue destacado a la Base Adelantada situada 1,5

millas al norte de la planta refrigeradora de Bahía Ajax, en la margen occidental de San Carlos. El 8/6 pasó a una Base Adelantada cerca de Fern Valley Creek en la margen oriental de San Carlos (menos de una milla al norte del establecimiento San Carlos). Voló a una nueva Base Adelantada situada en el hipódromo de Puerto Argentino el 18/6 y quedó ahí para tareas utilitarias hasta el 3/7/82 cuando embarcó en el "Hermes" en Puerto William y partió coon el buque ese día al Reino Unido. Llegó a Portsmouth con el portaaviones el 21/7 y fue volado a Yeovilton al día siguiente.

ZA296 HC.4

El 29/3/82 con el 846 Sqdn en Yeovilton con el código '-/VF'. Salió de Yeovilton hacia Portland el 6/4 antes de embarcar en el "Fearless" ese día en el Canal Inglés (a la altura de Portland) y partir con el buque hacia Ascensión. Llegó a la isla el 17/4 y comenzó una serie de tareas de transporte y reabastecimiento vertical antes de volver a partir con el buque hacia la Zona de Exclusión Total el 8/5. Quedó basado en el "Fearless" después de que la nave anclara en San Carlos el 21/5. Desembarcó el 27/5 en la Base Adelantada de Fern Valley Creek (a menos de una milla al norte del establecimiento San Carlos). Reembarcó en el "Fearless" en San Carlos el 18/6 y esa noche se dirigieron a Puerto William. Desde ahí salió con el buque el 24/6/82 hacia el Reino Unido. Llegó a Plymouth el 13/7 y ese día fue volado a Yeovilton antes de que el buque atracara en Portsmouth el 14/7.

ZA297 HC.4

El 29/3/82 con el 846 Sqdn en Yeovilton con el código '-/VG'. Salió de Yeovilton el 6/4 hacia Portland antes de embarcar en el "Fearless" ese día en el Canal Inglés (a la altura de Portland) y partir con el buque hacia la Isla Ascensión. Arribó con la nave a la isla el 17/4 y comenzó un período de tareas de transporte y reabastecimiento vertical. Dejó Ascensión con el "Intrepid" el 8/5 hacia la Zona de Exclusión Total. Como aeronave modificada para operar con visores nocturnos, quedó en el buque para operaciones con Fuerzas Especiales, previas y posteriores al desembarco del 21/5 para la Operación "Sutton". El 29/5 fue destacado desde el "Intrepid" en San Carlos hacia la Base Adelantada situada unas 1,5 millas al norte de la planta refrigeradora de Bahía Ajax, en la margen occidental de San Carlos. El 8/6 pasó a la nueva Base Adelantada cercana a Fern Valley Creek (menos de una milla al norte del establecimiento San Carlos en la margen oriental de San Carlos). Reembarcó en el "Intrepid" en San Carlos el 16/6 para varias tareas posteriores a la capitulación. Se trasladó con el buque a Puerto William el 23/6 y partieron hacia el Reino Unido el 26/6/82. Llego a Plymouth el 13/7 y fue volado a Yeovilton ese día antes de que el "Intrepid" atracara en Portsmouth el 14/7.

ZA298 HC.4

El 29/3/82 con el 846 Sqdn en Yeoviltopn, con el código '-/VA'. Embarcó en el "Hermes" en Portsmouth (vía Lee-on-Solent) el 3/4 y salió con el portaaviones hacia la Isla Ascensión el 5/4, para llegar ahí el 6/4. No estaba en el "Hermes" cuando éste partió el 18/4, ya que había sido destacado a Wideawake para quedar basado en tierra para realizar tareas de transporte y reabastecimiento vertical. Dejó la Isla el 8/5 hacia la Zona de Exclusión Total a bordo del "Fearless". Quedó con base en el buque (después de que anclara en San Carlos el 21/5) hasta el 27/5, cuando fue destacada a la Base Adelantada de Fern Valley Creek (menos de una milla al norte del establecimiento San Carlos).

El 25/5, mientras era volado por el Lt Cdr Thornewill, fue utilizado para rescatar sobrevivientes del averiado "Coventry" unas diez millas al norte de la isla Borbón. Su otro tripulante, el CPO (chief petty officer, un grado de suboficial) Tupper, recibió el crédito de haber asistido activamente en el rescate de entre 40 y 50 hombres.

Mientras era volado por Thornewill el 13/6 a 1,5 millas al sur de Estancia House (al oeste de Monte Kent), fue atacado por un A-4B Skyhawk del Grupo 5. Un proyectil de cañón del Skyhawk (piloteado por el alférez Dellepiane) atravesó una pala del rotor principal antes de explotar. El helicóptero, con su tripulación ilesa, aterrizó a salvo en Valle Impassable cerca del Monte Challenger y dos horas después ya estaba nuevamente en vuelo luego de que se le colocara una pala nueva traída por el ZA291.

El 15/6 (tripulado por el Lt Cdr Thornewill, el Lt Rainey, el CPOACMN Tupper y el POACMN Sheldon) fue empleado para trasladar al general de brigada Menéndez y a otros cuatro oficiales desde el hipódromo de Puerto Argentino hasta el "Fearless" en San Carlos. Reembarco en el "Fearless" en la Bahía San Carlos el 16/6 y esa noche fue con el buque hasta Puerto Williams, desde donde partieron hacia el Reino Unido el 24/6/82. Llegó Plymouth el 13/7 y fue volado a Yeovilton ese día antes de que el buque atracara en Portsmouth el 14/7.

El 14/6/82 se le habían pintado paneles en blanco de grandes dimensiones para signifiar que era un helicóptero "no combatiente". Estas marcas fueron borradas el 16/6.

ZA299 HC.4

El 29/3/82 con el 846 Sqdn en Yeovilton con el código '-/VE'. Embarcó en el "Hermes" en Portsmouth (vía Lee-on-Solent) el 3/4 y salió con el portaaviones el 5/4 hacia la Isla Ascensión, a donde llegó el 16/4. No siguió con el "Hermes" cuando éste partió el 18/4 y en cambio fue destacado al Wideawake para taras de transporte y reabastecimiento vertical. Fue volado al "Canberra" el 6/5 para partir ese día con el buque hacia la Zona de Exclusión. Llegó a San Carlos el 21/5 y abandonó la zona con el buque en las primeras horas del 22/5 hacia una posición unas 170 millas al noreste de Puerto Argentino. Ahí fue transferido al "Europic Ferry" el 25/5. El buque ancló en San Carlos el 26/5 y el helicóptero desembarcó ese día para dirigirse a la Base Adelantada de Old House Creek (unas 2,5 millas al norte del establecimiento San Carlos) antes de pasar a una nueva Base Adelantada en Fern Valley Creek el 27%95 (unas 1,5 millas al sudeste). Embarcó en el "Fearless" en San Carlos el 16/6 y esa noche fueron a Puerto William para desde ahí salir hacia el Reino Unido el 24/6/82. Llegó a Plymouth el 13/7 y fue volado a Yeovilton ese día antes de que el buque atracara en Portsmouth el 14/7.

ZA310 HC.4

El 29/3/82 con el 846 Sqdn en Yeovilton, con el código '-/Vs'. Salió de Yeovilton el 6/4 hacia Portland antes de embarcar en el "Fearless" ese día en el Canal Inglés (a la altura de Portland) y para dirigirse a la Isla Ascensión. El 17/4 llegó a Ascensión y comenzó un período de tareas de transporte y reabastecimiento vertical, con base en tierra y en buque, antes de volver a partir con el "Fearless" el 8/5 hacia la Zona de Exclusión Total. Quedó con base en el buque después de que anclara en San Carlos el 21/5. El 23/5 estaba asignado a recoger bajas en una posición al norte de Fanning Head. Cuando aterrizaba, el rotor de cola golpeó el suelo y dejó a la aeronave fuera de servicio. Quedó ahí hasta el 7/6 cuando el Chinook HC.1 ZA718 del 18 Sqdn lo llevó a la Base Adelantada del 846 Sqdn en Fern Valley Creek (menos de una milla al norte del establecimiento San Carlos) para reparaciones. Volvió a volar luego de que se le colocara la unidad de cola del Sea King HAS.2A XV696 del 825 Sqdn que también había resultado afectado por un accidente en el aterrizaje.

Después de ser reparado voló por primera vez el 15/6/82 y embarcó en el "Intrepid" en San Carlos ese mismo día para varias tareas posteriores a la rendición. Se trasladó a Puerto Williams con el buque el 23/6 y partieron el 26/6 hacia el Reino Unido. Llegó a Plymouth el 13/7 y el mismo día fue volado a Yeovilton antes de que el "Intrepid" atracara en Portsmouth el 14/7.

ZA311 HC.4

El 29/3/82 con el 846 Sqdn en Yeovilton con el código '-/VP'. Embarcó en el "Hermes" en Portsmouth (vía Lee-on-Solent) el 3/4 y partió con el portaaviones el 5/4 hacia la Isla Ascensión, a donde llegó el 16/4. Siguió viaje con el buque el 184 hacia la Zona de Exclusión Marítima.

Mientras volvía al "Hermes" de una misión de reabastecimiento vertical el 23/4 bajo condiciones meteorológicas adversas, se estrelló en el mar y se hundió poco después del impacto (en la posición aproximada 26°S 24°W). El piloto, Flt Lt Grundy, fue rescatado por el Sea King HAS. XZ574 el 820 Sqdn pero su tripulante, POACMN Casey, desapareció.

ZA312 HC.4

El 29/3/82 sin código en la NASU (Unidad de Apoyo de Aviación Naval) de Culdrose con números de serie e inscripciones en blanco. Transferido al 846 Sqdn el 5/4 y volado a Yeovilton ese día. para el 7/4 había sido repintado con el esquema de baja visibilidad y recibió el código '-/VW'. Parcialmente desarmado, partió el 7/4 a bordo del Heavylift (carga pesada) Belfast G-BFYU hacia la Isla Ascensión. Llegó a Wideawake el 8/4, donde fue rearmado por la Naval Party 1222 para ser utilizado en tareas de transporte y reabastecimiento vertical del 11 al 28/4. Fue volado al "Elk" el 28/4 y partió con el buque el 6/5 hacia la Zona de Exclusión Total. Transferido al "Fearless" el 19/5, quedó con base en el buque cuando ancló en San Carlos el 21/5. Fue volado a tierra el 23/5 para ser sometido a reparaciones de una unidad auxiliar de potencia, a la Base Adelantada de Old House Creek (unas 2,5 millas al norte del establecimiento San Carlos). Quedó en tierra y se trasladó a la nueva Base Adelantada de Fern Valley Creek (unas 1,5 millas al sudeste) el 27/5. El 18/6 fue destacada a la nueva Base Adelantada del hipódromo de Puerto Argentino y quedó ahí para tareas utilitarias hasta que embarcó en el "Canberra" en Puerto William el 23/6. Desde ahí partió el 25/6/82 hacia el Reino Unido. Fue volado a Yeovilton (vía Culdrose) el 10/7 antes de que el buque atracara en Southampton al día siguiente.

ZA313 HC.4

El 29/3/82 sin código en la NASU de Culdrose. Fue visto en vuelos de pruebas en la Unidad de Apoyo el 8/4 todavía sin códigos pero utilizando como código de llamada uno del 846 Sqdn (VZ). Entregado al 707 Sqdn en Culdrose el 21/4 antes de ser transferido al 846 Sqdn el 26/4. Partió de Culdrose ese día (todavia utilizando el código VZ pero aún no pintado) para embarcar en el "Intrepid" en el Canal Inglés en camino hacia la Isla Ascensión. Llegó ahí con el buque el 5/5 para seguir camino al sur tres días después.

Transferido al "Norland" el 20/5 como cambio por el ZA295 (visto a bordo todavia sin códigos y con las inscripciones ROYAL NAVY borradas con marrón oliva mate), llegó a San Carlos el 21/5. Esa noche se dirigió con el "Norland" hacia una posición al este-noreste de las Malvinas y volvió con el buque a San Carlos el 23/5. Más tarde ese día desembarcó en la Base Adelantada de Old House Creek antes de pasar a la nueva Base Adelantada de Fern Valley Creek el 27/5. Destacado al "Sir Galahad" el 7/6 para desembarcar Rapiers el 8/6 enla zona de Fitzroy y Bluff Cove.

El 8/6 (tripulado por el Lt Miller y el POACMN Ashdown) rescató sobrevivientes del "Sir Galahad" en Puerto Pleasant y más tarde de la lancha de desembarco "Foztrot 4" del "Fearless". La lancha estaba cerca de la boca del Seno Sohiseul cuando fue bombardeada por un A. 4B Skyhawk del Grupo 5.

Embarcó en el "Fearless" en San Carlos el 16/6 y esa noche se trasladaron a Puerto William. Fue visto llevando en eslinga a un Gazelle AH.1 del 3 CBAS al "Elk" en las afueras de Puerto Argentino alrededor del 23-24/6. Partió desde Puerto Williams con el "Fearless" el 24/6/82 hacia el Reino Unido. Durante el viaje de regreso (en las vecindades de la Isla Ascensión c.3/7/82) se le pintaron en negro el código '-/VZ' y las inscripciones ROYAL NAVY. Llegó con el buque a Plymouth el 13/7 y fue volado a Yeovilton ese día antes de que atracara en Portsmouth el 14/7.



LYNX

ESCUADRON AERONAVAL 815

El Escuadrón 815 equipado con Lynx HAS. 2 era unidad-madre para el creciente número de helicópteros desplegados en fragatas y destructores de la Marina Real. A medida que continuaba la producción de Lynx este tipo iba reemplazando al Wasp HAS1 del Escuadrón 829 en las escuadrillas de a bordo, que contaban con un helicóptero cada una. El 815 también operaba la escuadrilla del cuartel general, la de prueba, así como en la Unidad Conjunta de Pruebas. En el momento del desembarco argentino las escuadrillas de a bordo se encontraban desplegadas lejos de la base de Yeovilton, en apoyo de buques de la Marina Real en posición desde el Lejano Oriente hasta las Indias Occidentales, en cumplimiento de misiones de tiempos de paz. Sin embargo, como se demostró más tarde, fue en beneficio de la operación "Corporate" que varios buques de la Marina Real se encontrasen operando desde Gibraltar en el marco del ejercicio anual "Springtrain" y estuvieran en condiciones de ser desplegados casi inmediatamente hacia el Atlántico Sur.

Los buques que participaban en el "Springtrain" cuyas escuadrillas pertenecían al 815 incluían los destructores "Conventry", "Glasgow", y "Sheffield" más las fragatas "Arrow", "Battleaxe", "Brilliant" y "Broadsword". El destructor "Cardiff" y la fragata "Amazón" estaban desplegadas en el Medio Oriente en la Patrulla del Golfo, desde donde la fragata "Ambuscade" había regresado recientemente al Reino Unido. Las fragatas "Andromeda" y "Danae" se encontraban desplegadas en Norteamérica-Bahamas y la Fuerza Naval Atlántica Permanente, respectivamente, mientras que en Gran Bretaña las fragatas "Alacrity" y "Antelope" estaban realizando pruebas en el mar desde la base de Portland. Los destructores "Birmingham" y "Newcastle" (ambos en Portsmouth) más las fragatas "Ardent", "Charidbys", "Cleopatra", "Sirius" (en Devonport) y "Phoebe" (en Chatham) estaban siendo reacondicionadas.

Las escuadrillas de bordo de las últimas cuatro se encontraban en realidad desactivadas, sin helicópteros designados. De las restantes fragatas, la "Argonaut" y la "Penélope" estaban realizando pruebas en el mar (su conversión para el uso de misiles Exocet se había terminado recientemente), la "Avenger" se encontraba en mantenimiento en Devonport (sus Lynx fueron embarcados en la "Brilliant" para el ejercicio "Springtrain") mientras que la "Minerva" debía llegar a Devonport el 2 de abril para su reacondicionamiento, seguida dos días después por la "Battleaxe". Completando este cuadro el destructor Southampton estaba sometido a pruebas en el mar (debiendo su gemelo el "Liverpool" unírsele en breve plazo) mientras que la Marina Real debía de un momento a otro incorporar a la "Brazen", la más nueva de sus fragatas.

Bajo el mando del capitán de corbeta R. I. Money el Escuadrón 815 tenía asignados el 29 de marzo los siguientes HAS. 2 Lyns en las diferentes escuadrillas:

Escuadrilla del Cuartel General

XZ731 "-/300"	XZ229 "-/302"	XZ246 "-/304"
XZ230 "-/301"	XZ727 "-/303"	XZ250 "-305"
217 (29 UCP)		XZ227 "-/478"
230 Escuadrilla de Pruebas		XZ719 "-/479"

Escuadrillas de Buques

Una escuadrilla estaba integrada por el personal y usualmente un helicóptero. Por razones administrativas y operacionales a cada escuadrilla se le asignaba un número de tres dígitos (que comenzaba con "2") que normalmente se asociaba con un buque determinado

"Alacrity"	*Escuadrilla 206*	*XZ720 "AL/327"*
"Amazon"	*Escuadrilla 208*	*XZ735 "AZ/320"*
"Ambuscade"	*Escuadrilla 219*	*XZ721 "AB/323"*
"Andromeda"	*Escuadrilla 222*	*XZ722 "AM/472"*
"Antelope"	*Escuadrilla 216*	*XZ691 "AO/321"*
"Ardent"	*Escuadrilla 207*	*XZ244 "AD/340"*
"Argonaut"	*Escuadrilla 211*	*XZ233 "AT/466"*
"Arrow"	*Escuadrilla 204*	*XZ241 "AW/326"*
"Avenger"	*Escuadrilla 205*	*XZ692 "AG/341"*
"Battleaxe"	*Escuadrilla 201*	*XZ728 "BX/403"*
"Birmingham"	*Escuadrilla 200*	*XZ247 (333)*
"Brilliant"	*Escuadrilla 220*	*XZ729 "BT/342"*
"Broadsword"	*Escuadrilla 221*	*XZ736 "BW/346"*
"Cardiff"	*Escuadrilla 214*	*XZ254 "CF/335"*
"Conventry"	*Escuadrilla 212*	*XZ700 "CV/336"*
"Danae"	*Escuadrilla 218*	*XZ699 "DN/464"*
"Exeter"	*Escuadrilla 239*	*XZ733 "EX/420"*
"Glasgow"	*Escuadrilla 215*	*XZ732 "GW/344"*
"Minerva"	*Escuadrilla 210*	*XZ248 "MV/424"*
"Newcastle"	*Escuadrilla 203*	*XZ730 "NC/345"*
"Penelope"	*Escuadrilla 209*	*XZ730 "PN/454"*
"Sheffield"	*Escuadrilla 213*	*XZ725 "SD/337"*
"Southampton"	*Escuadrilla 202*	*XZ238 "SN/334"*

En esos momentos todos los aparatos estaban pintados con el esquema azul "Oxford", con los números

código, de serie y letras, en blanco más escarapelas tipo "D". Además varias escuadrillas le habían puesto sobrenombre a sus helicópteros (por ejemplo el Lynx de la escuadrilla del "Newcastle" fue apodado "Wee Geordie") mientras que otros tenían pintado el nombre del buque. Algunos tenían marcas que expresaban la jerarquía de la embarcación entre las diversas escuadrillas navales (por ejemplo el Lynx de la "Argonaut" tenía la marca "Captain F7", para distinguir al buque de comando de la 7ª Escuadrilla de Fragatas). Todas esas marcas adicionales fueron pintadas de blanco sobre la nariz de los aparatos. El conflicto marcó el fin de la utilización del esquema de colores antes descrito, con una orden para adoptar el de tiempo de guerra de "baja visibilidad".

Como regla general, todos los códigos, letras e inscripciones en la nariz de los aparatos fueron cubiertas con pintura azul "Oxford", mientras que la parte blanca de las escarapelas se pintó de azul o de rojo y los otros números en negro. Los rotores de cola permanecieron con el esquema de color que tenían, aunque se les borraron las partes rojas y blancas. En general se consideró más práctico dejar los indicadores de peligro rojos y blancos, pero con los letreros en negro en vez de en blanco. En realidad las órdenes no especificaban el esquema de colores que debía adoptarse y hubo excepciones en los lineamientos básicos indicados anteriormente, que produjeron resultados muy particulares. Todavía había confusión sobre los detalles exactos del esquema de colores de tiempo de guerra cuando el grupo "Bristol" partió el 10 de mayo y posteriormente se recomendó que se adoptase uno permanente que debía aplicarse también en tiempos de paz. Es interesante hacer notar que ninguno de los HAS. 2 Lynx que participaron en el conflicto fue pintado con el esquema gris oscuro al que frecuentemente (e incorrectamente) se denominó "Gris Atlántico Sur". Los últimos que llegaron así pintados eran mucho menos conspicuos. Los esfuerzos para borrar todas las marcas blancas de los Lynx se frustraron cuando debieron transportar Sea-Skuas pintados de ese color, por lo tanto se recomendó que los misiles adoptasen el mismo esquema de colores que los helicópteros.

Al desplegarse a la mayoría de la flota en el Atlántico Sur se produjeron muchos cambios en los aparatos asignados a cada buque, para asegurarse de que aquéllos con armas y equipos más modernos se embarcasen en las unidades ya en posición o que estaban a punto de partir. Otros helicópteros fueron comprendidos en un apresurado programa de modificaciones, con la instalación contra medidas electrónicas, de equipos de vigilancia, detectores de anomalías magnéticas, buscado-





Lynx HAS.2 XZ730 el Escuadrón 815, escuadrilla de la "Arrow" en vuelo, mientras que en tierra, cerca del establecimiento San Carlos se halla el XZ733 (420) de la escuadrilla del "Exeter". Ambos helicópteros estaban equipados con misiles de un blanco brillante, en contraposición con sus esquemas de camuflaje de baja visibilidad.

(Royal Navy y Escuadrón 815, Escuadrilla "Exeter")



El 25/V/82 una bomba lanzada por un A-4B del Grupo 5 de Caza, piloteado por el capitán Carballo rebotó en la superficie del mar, perforó el casco de la "Broadsword" y salió a través de la cubierta de vuelo, causando los daños que se ven aquí, antes de caer nuevamente al agua ¡sin estallar! La víctima fue el Lynx HAS.2 XZ 729 (342) del Escuadrón 815, escuadrilla de la "Brilliant". Si la bomba hubiese detonado los daños tanto para la fragata como para el helicóptero hubiesen sido catastróficos.

res de blancos por radiación calórica, cuya mayor parte se efectuó en la Unidad Aeronaval de Prueba, en Leeon-Solent. Los detectores de radiación calórica (por infrarrojos) suministraron una nueva generación de capacidades de vigilancia diurna y nocturna, que permitía a las tripulaciones "ver en la oscuridad". La ventaja de este sistema sobre otros convencionales es que puede penetrar a través del humo, la niebla o el camuflaje, lo que permite una vigilancia de 24 horas, además de ser pasivo y por lo tanto indetectable. En materia de armamento el nuevo misil Sea Skua se encontraba todavía en período de pruebas, pero hizo su debut operacional en el Atlántico Sur. Aunque el Lyx debía aminorar la velocidad para disparar ese misil (lo que lo convertía –curiosamente– en un blanco más difícil para el enemigo, no más fácil) era un adversario peligroso. La velocidad y el amplio radio de giro de un jet hace que le tome más tiempo colocar un maniobrable Lynx en su línea de tiro. Además el nuevo torpedo Stingray recibió la "luz verde" para ser usado en el Lynx a partir del 21 de abril.

Como resultó luego típico en este conflicto el ingenio y la improvisación fueron rápidamente aplicados para diseñar un soporte de ametralladora que convirtió al Lynx en un aparato artillado. Con este propósito las tareas comenzaron a bordo de la "Brilliant" mientras se encontraba camino al sur. Se construyó una estructura básica que podía ser instalada en cualquiera de las dos puertas del aparato, tomando como base un sillón giratorio dado vuelta y montado sobre dos hierros en ángulo recto, sobre el cual se puso un soporte de bronce en el cual colocar la ametralladora. Con dos topes de seguridad –también improvisados– podía ser movida vertical y horizontalmente, mientras que dicho montaje podía ser colocado en cualquiera de las dos puertas sin interferir con la utilización de los Sea Skuas, los torpedos o guinches, así como colocarse en el interior del aparato cuando no estaba en uso. Sin una instalación provisoria tan barata y eficaz una ametralladora no hubiera podido ser utilizada a bordo del helicóptero. En comparación, cuando llegó el soporte "oficial" resultó extremadamente incomodo e interfería en las otras funciones del helicóptero, así que el "provisorio" continuo en uso durante todo el conflicto.

Respondiendo al requerimiento de Lynx HAS. 2 equipados con los Sea Skuas, tres aparatos (los de "Minerva", "Newcastle" y de la Escuadrilla de Pruebas) fueron transportados desde Yeovilton a Ascensión a bordo de un Hércules del Escuadrón de Transportes de Lyneham el día 3 de abril, para su posterior embarque en el "Fort Austin". Estos fueron seguidos por el Lynx de la "Ambuscade" el 10 de abril y el XZ240, equipado con sensores infrarrojos, lo siguió el 16 de ese mes, desde la Unidad Aeronaval de Pruebas. Entretanto, cuando la "Battleaxe" retornó desde Gibraltar su helicóptero XZ728 desembarcó en Yeovilton el 6 de abril y fue llevado inmediatamente a la Unidad Aeronaval de Pruebas para instalarle los Sea Skua y desde allí se lo transportó por vía aérea a Wideawake, el 12 de abril. Durante el conflicto se efectuaron muchos cambios de helicópteros entre los buques, según las misiones que les eran asignadas a éstos. También vale la pena poner de manifiesto que las fragatas "Brilliant" y "Broadsword" hicieron uso de su capacidad para embarcar dos helicópteros cada una. Los desplazamientos y operaciones están descriptos en la actividad de cada máquina, la mayoría de las cuales regresarían a una nueva base al término del conflicto, cuando el 815 se trasladó a Portland el 19 de julio. Es necesario poner de relieve que durante la operación "Corporate" los helicópteros efectuaron 1.728 salidas, que totalizaron 2.567 horas de vuelo y realizaron 3.796 aterrizajes a bordo de los buques.

ESCUADRILLA 206 "ALACRITY"

A la "Alacrity" se le ordenó el despliegue en el Atlántico Sur el 2 de abril, para participar en la operación "Corporate" e inmediatamente comenzó a aprovisionarse en Portland, antes de dirigirse a Devonport entre el 3 y el 4 de ese mes. En ese momento se encontraba a bordo el Lynx HAS. 2 XZ270 (que no estaba equipado en Sea Skuas), que tenía el número de llamada AL/327 y al que se denominaba "Fénix", que había llegado al barco el 24 de marzo para realizar pruebas en la zona de Portland. La "Alacrity" zarpó para el Atlántico Sur el 5 de abril junto con la "Antelope". Durante el viaje se aplicó al XZ720 el esquema de camuflaje de baja visibilidad y se le dejó el número código 327 aunque no se lo pintó. Esto se hizo también con los aparatos de reemplazo que se recibieron durante el conflicto. El helicóptero y su equipo de apoyo comenzaron un programa para consolidar procedimientos en materia de detección de señales y búsqueda de blancos más allá del horizonte, que se realizó en gran medida junto con el helicóptero de la "Antelope". Durante la etapa en Ascensión, entre el 16 y el 18 de abril, se realizaron ejercicios de apoyo al fuego naval y ya al sur de la isla se dedicó a detectar contactos simulados con submarinos y a practicar aterrizajes nocturnos sin luces ni radar.

Para equipar a la Escuadrilla con un Lynx armado con Sea Skuas se procedió el 24 de abril a un triple intercambio de aparatos. El XZ736 fue recibido desde la "Broadsword", mientras que el XZ720 fue transferido al "Invencible", del cual la Broadsword había a su vez recibido el XZ240. El XZ736 requirió un inmediato cambio de motor que se realizó en 24 horas y que fue seguido por medio día de prácticas a bordo de la "Broadsword". El 29 de abril se recibió la ametralladora para instalar a bordo del helicóptero de la "Alacrity" y el buque zarpó hacia la zona de exclusión. La fragata fue destacada, junto con la "Arrow" y la "Glamorgan" para apoyar con sus cañones el primer

ataque a Puerto Argentino, el 1° de mayo. Las tensiones de tiempo de guerra se pusieron de manifiesto cuando el helicóptero despegó armado con dos Sea Skuas para investigar un contacto de radar, que se presumía era una lancha rápida pero que resultó ser una roca cercana a la costa que no figuraba en los mapas.

El XZ736 fue lanzado luego de las 1800Z como observador del bombardeo de artillería naval. El helicóptero se aproximó a la isla Kidney a unas 4 millas al noreste de Puerto Argentino a muy baja altura, después de haber volado trazando un amplio arco para llegar desde el norte y evitar así ser detectado. Cuando el Lynx ganaba altura sobre el mar para comenzar su misión de observación, la lancha enemiga Z28 "Islas Malvinas" junto con el buque que prestaba servicio en Malvinas, el "Forrest", ambos refugiados entre la isla Kidney y Soledad. En el combate que siguió a "Islas Malvinas" regresó a Puerto Argentino con heridos a bordo, debido al fuego de la ametralladora del helicóptero, mientras que éste recibió seis impactos de bala del otro barco. El Lynx voló en círculos para enfrentar al "Forrest", pero desgraciadamente se trabó el disparador de su ametralladora y tuvo que desistir. Se llevó entonces a cabo la tarea de apoyo a la artillería naval y el helicóptero aterrizó cerca del Monte Low, luego de cerciorarse de que el área se hallaba libre de la presencia enemiga. Cuando tocó tierra el observador de la Batería 148 de la Artillería Real efectuó una "salida no prevista" del Lynx, con bastante buena suerte, cuando se dio cuenta de que había una pérdida de combustible. Esto y el aviso de que el bombardeo se había postergado durante una hora determinaron un pronto regreso a la "Alacrity".

El XZ736 fue transferido al "Fort Austin" el 3 de mayo para efectuarle reparaciones de los daños sufridos en combate y lo reemplazó el XZ700 que no estaba equipado con Sea Skuas, proveniente de la "Newcastle". Un nuevo intercambio se realizó el 8 de mayo, cuando el ya reparado XZ736 regresó a la "Alacrity". El aparato entró en acción al día siguiente para investigar un contacto de sonar y lanzar un torpedo Mk-46. Se oyó a éste seguir su trayectoria, pero no se produjo ninguna explosión y lo único que se vio fue un muy sospechoso montón de algas marinas: ¡Dos días después, el 11 de mayo, la "Alacrity" en una incursión nocturna en el estrecho de Malvinas se encontró con el carguero argentino "Isla de los Estados" que se dirigía a Puerto Howard. El buque fue hundido con fuego del cañón de 4,5 pulgadas de la "Alacrity" mientras su helicóptero se hallaba en vuelo para tantear las defensas de Bahía Fox y otros puertos, así que se perdió el combate. Los tres días siguientes al 13 de mayo hallaron al XZ736 con problemas para operar: dos palas del rotor principal se dañaron cuando el aparato se deslizó contra las paredes del hangar en mar gruesa y luego se le estropeó el radar. Otra unidad, con radar para los Sea Skuas tuvo que ser transferida desde la "Broadsword". Sin embargo el Lynx entró nuevamente en servicio el 17 de mayo, cuando lanzó dos bengalas sobre Puerto Howard, como operación de distracción ante el desembarco de equipos de observadores de artillería naval, en preparación para los desembarcos que se produjeron cuatro días más tarde.

Durante y después de los embarcos del 21 de mayo la mayor parte del tiempo de vuelo se dedicó a operaciones de detección de emisiones de radar, alternadas con otras destinadas a recoger lanzamientos de material efectuado desde Hércules, el aterrizaje en el "Exeter" mientras la "Alacrity" recogía a 74 sobrevivientes del hundido "Atlantic Conveyor", el 25 de mayo, y más observación de artillería en los alrededores de Puerto Argentino. La "Alacrity" abandonó la zona de exclusión el 2 de junio, para ser sometida a reparaciones amarrada al "Stena Seaspread" y después de trabajos que se efectuaron en sus máquinas se le ordenó regresar a Gran Bretaña el 6 de junio. El XZ736 despegó el buque cuando éste entró en el estrecho de Plymouth antes de amarrar en Devonpront el 24 de junio y se dirigió a Yeovilton.

La tripulación del helicóptero de la "Alacrity" durante el conflicto y sus distinciones eran las siguientes: capitán de corbeta R. G. Burrows de la Armada Real, **MID** *(mencionado en despachos) y teniente R. E. Sleeman de la Armada Real,* **MID** *(mencionado en despachos).*

"AMBUSCADE" (219)

Después de cinco meses en la patrulla del Golfo Pérsico la "Ambuscade" llegó a Devonport a fines de febrero y su Lynx HAS. 2 XZ721 código "AB/323" y denominado "Gonzo" se dirigió a Yeovilton. Como el helicóptero se hallaba equipado con misiles tanto Sea Skuas como Stingrays fue cambiado por el XZ696 el 9 de abril mientras el buque era sometido a un corto período de mantenimiento. El XZ721 fue llevado a la Isla Ascensión al día siguiente, en un Hércules del Grupo de Transportes de Lynehan al día siguiente para ser entregado a la "Brilliant". La "Ambuscade" debía ser desplegada en Gibraltar y el XZ696 (anteriormente con el Escuadrón 702) no estaba equipado con Sea Skuas. El aparato fue embarcado el 9 de abril y el buque zarpó ese día de Devonport para llegar a Gibraltar el 13. Pero el despliegue allí fue interrumpido cuando se ordenó a la "Alacrity" dirigirse al Atlántico Sur el 28 de abril. Amarró en Gibraltar para efectuar unos últimos preparativos y zarpó para Ascensión el 3 de mayo. Al tiempo que se practicaban operaciones de vuelo de tiempo de guerra al helicóptero se lo pintó con el esquema de baja visibilidad; se adoptó el número código 323 pero no se aplicó a este aparato ni a los que reemplazaron.

El buque llegó a la zona de exclusión el 22 de mayo y tres días estuvo disponible un Lynx equipado con Sea

Skuas, cuando se ordenó a la "Glasgow" separarse hacia el este de la fuerza principal para efectuarle algunas importantes reparaciones. El XZ696 fue llevado a este barco, a cambio del XZ247 que pasó a la "Ambuscade" donde se dedicó principalmente a operaciones de detección de emisiones de radar y tareas de observación de fuego de artillería naval cuando el buque participó en el bombardeo de Puerto Argentino en preparación del avance de las tropas británicas. En una pausa de esas operaciones el XZ247 fue llevado a la "Avenger" por un "préstamo" de doce horas el 29 de mayo, mientras que su propio Lynx (el XZ249) se hallaba temporariamente inutilizado y se necesitaba uno para la infiltración de comandos en la Bahía Volunteer. Después de la capitulación argentina del 14 de junio la "Ambuscade" permaneció hasta el 5 de julio, fecha en que dejó la zona de exclusión para retornar a Gran Bretaña. El buque llegó al estrecho de Plymouth el 24 de julio y el XZ247 partió hacia su nueva base de Portland después de haber volado 167 horas durante su despliegue en el Atlántico Sur. La "Ambuscade" amarró en Devonport más tarde ese mismo día.

La tripulación del helicóptero de la "Ambuscade" durante el conflicto era: teniente P. Henry y teniente A. Bucknell.

"ANDROMEDA" (222)

En el momento del desembarco argentino en Malvinas el helicóptero Lynx HAS. 2 XZ722, código AM/472, llamado "Arfa" se encontraba a bordo de la "Andrómeda" para su despliegue en Norteamérica y Bahamas. El buque recibió órdenes de regresar a Gran Bretaña y llegó a Devonport el 23 de abril y el aparato desembarcó en Yeovilton el mismo día. Mientras se reaprovisionaba al barco al XZ722 se le aplicó el esquema de camuflaje de baja visibilidad y conservó el código (472) aunque no se lo pintaron. El Lynx voló a Lee-on-Solent, para equiparlo con misiles Sea Skuas Stingray y regresó a Yeovilton el 5 de mayo, fecha en que la tripulación volvió de licencia. Dos días después del XZ722 voló nuevamente a Lee-on-Solent, esta vez para ser reequipado con un detector de anomalías magnéticas (MAD), antes de dirigirse a Aberporth en Gales el 9 de mayo para realizar pruebas. La "Andrómeda" había zarpado el 7 de mayo para participar en esos ejercicios antes de regresar a Devonport. Allí el helicóptero fue reembarcado el 10 de mayo y zarpó ese día con el buque hacia el Atlántico Sur, como componente del grupo "Bristol".

El helicóptero y su tripulación estuvieron muy ocupados practicando procedimientos de vigilancia electrónica, técnicas de vuelo nocturno sin la ayuda de radar o de las luces del buque. Hubo poco tiempo para practicar apoyo a la artillería naval cuando el grupo pasó por Ascensión el 19 de mayo. A medida que avanzaban más hacia el sur se investigaron varios falsos contactos de sonar, aunque varios de ellos resultaron ser ballenas. La "Andrómeda" llegó a la zona de exclusión en la noche del 25 al 26 de mayo y se unió al grupo de portaaviones como buque escolta, principalmente del "Invencible". El helicóptero comenzó tareas de detección de emisiones de radar y comunicaciones. A diferencias de los otros buques el mismo permaneció a bordo durante todo el conflicto.

Después de la capitulación argentina el buque fondeó en el estrecho de San Carlos el 15 de junio, antes de escoltar al "Canberra" hasta Puerto Williams. La "Andrómeda" permaneció allí hasta agosto. Entre el 15 y el 22 de ese mes la nave visitó Georgia del Sur y en esa semana el XZ722 estuvo a bordo del "Invencible" para continuar el entrenamiento. El Lyns se reembarcó cuando la "Andrómeda" regresó al grupo de portaaviones antes de dirigirse al norte de regreso al Reino Unido. Al pasar el rompeolas de la bahía de Plymouth el 10 de setiembre, acompañada por la "Avenger" y la "Penélope" los respectivos helicópteros despegaron y luego de sobrevolarlas partieron hacia Portland mientras los buques amarraban en Devonport.

Las tripulaciones del helicóptero de la "Andrómeda" durante la operación "Corporate" fueron: capitán de corbeta R. A. McKellar de la Armada Real y teniente L. M. Jeram Croft.



Equipados con los misiles Sea Skua como se ve en esta fotografía, los helicópteros Lynx constituyeron una letal arma ofensiva para los buques de la Task Force en 1982. Los Sea Skua son misiles ligeros de trayectoria rasante y poseen un sistema de guiado semi-activo, que utiliza el radar Ferranti Sea Spray para iluminar su blanco.

"ANTELOPE" (216)

A la "Antelope" se le ordenó el despliegue en el Atlántico Sur para la operación "Corporate" el 2 de abril, en momentos en que se encontraba efectuando ejercicios en el mar en la zona de Portland. A su escuadrilla se le asignó el Lynx HAS. 2XZ691, código "AO/321" y llamado "Norman". El helicóptero voló a tierra hacia Yeovilton el 4 de abril, cuando el buque se desplazó a Devonport para completar su equipamiento en el fin de semana del 3 al 4 de abril. El XZ691 (no equipado con Sea Skuas) fue cambiado por otro aparato que sí tenía esos misiles y contramedidas electrónicas, el HAS.2 XZ723, previamente utilizado por la unidad de apoyo de la aviación naval. El helicóptero llegó en vuelo a la "Antelope", que se encontraba en Devonport, en las últimas horas del 4 de abril y partió con el barco al día siguiente.

La escuadrilla comenzó un programa para perfeccionar su capacidad de detección de blancos más allá del horizonte y contramedidas electrónicas junto con la de la "Alacrity". La "Antelope" se separó del grupo de portaaviones el 9 de abril, para unirse al del "Fearless" y escoltarlo hasta Ascensión, adonde llegaron el 21. El esquema de baja visibilidad fue aplicado al XZ723 entre esa fecha y el 30 de abril, conservando el código 321, que no le fue nunca aplicado. El buque permaneció en Ascensión mientras se reunía el grupo anfibio y el Lynx se unió a la intensa actividad desplegada en materia de transporte de cargas mediante helicópteros, entre simulados ataques a supuestos contactos submarinos. La "Antelope" zarpó hacia el sur el 29 de abril con las lanchas de desembarco, separándose el 1° de mayo para reunirse con los buques de Georgia del Sur y para escoltar al "Tidespring" que transportó a los prisioneros argentinos de Grytviken a Puerto Leith. En ella se embarcaron Annie Price y Cindy Buxton (dos naturalistas británicos) junto con el capitán de corbeta Alfredo Astiz (comandante de las fuerzas argentinas en Puerto Leith, Georgia del Sur) y partió entonces para Ascensión el 7 de mayo, donde llegó el 12 para desembarcar a sus pasajeros. La "Antelope" dejó la isla una vez más tres días más tarde, junto con la "Ambuscade" y entró en la zona de exclusión el 22 de mayo.

La escuadrilla entró en acción por primera vez el 23 de mayo, cuando se le ordenó atacar al carguero argentino "Río Carcarañá" el cual, a pesar de haber sido bombardeado y ametrallado el 16 de mayo por los Sea Harriers del Escuadrón 800, fue visto saliendo de Port King. En esta ocasión los Sea Skuas de la escuadrilla fallaron en "engancharse" al blanco y la misión fue transferida a la "Antelope". El XZ723 despegó a las 1600Z para el ataque al buque enemigo con dos misiles Sea Skuas. Ambos hicieron impactos directos y el barco estalló en llamas. La escuadrilla regresó luego para evaluar los daños y vio al buque semihundido y todavía ardiendo. Pero también fue un día desgraciado para el buque madre de la escuadrilla. Durante un ataque aéreo por dos parejas de A-4B de la V Brigada (uno de los últimos le cortó el mástil) la "Antelope" fue alcanzada por dos bombas de 1000 libras en su costado de estribor, ninguna de las cuales estalló, pero que causaron incendios a bordo. El XZ723, que venía de regreso de su misión de reconocimiento sobre el "Río Carcarañá" en el momento de los ataques, había sido en realidad sobrevolado (pero ignorado) por los Skyhawks. El helicóptero se mantuvo a la espera durante la incursión, pero aterrizó a bordo cuando se fueron los A-4B. La escuadrilla llevó al XZ723 a tierra en Bahía Ajax, luego lo condujeron a pasar la noche en el "Fearless", mientras los expertos en explosivos desarmaban las bombas a bordo de la "Antelope". Una de éstas estalló mientras era examinada por los técnicos, matando a dos de ellos y originando nuevos incendios. El buque voló durante la noche y se hundió partido en dos su casco en el estrecho de San Carlos el 24 de mayo.

Ese mismo día la escuadrilla se trasladó a tierra, a la base avanzada de San Carlos y pasó el día volando en apoyo del 3 de Comandos, antes de regresar nuevamente el "Fearless" para pasar la noche. Con la pérdida de su buque el personal de la escuadrilla fue transferido al "Norland" para su regreso al Reino Unido, mientras que el XZ723 fue dejado a bordo del "Fearless" y luego transferido a la escuadrilla de la "Brilliant".

Tripulación del helicóptero de la "Antelope" durante el conflicto: teniente T. J. McMahon (comandante), teniente D. G. Hunt.

"ARDENT" (207)

Mientras la "Ardent" era objeto de un sumario reacondicionamiento en Devonport, su helicóptero se encontraba en tierra en Yeovilton, era el Sea Lynx HAS. 2 XZ244 no equipado con misiles Sea Skuas y que tenía como número código "AD/340". Luego del desembarco argentino en Malvinas el reacondicionamiento concluyó bruscamente y se preparó rápidamente al buque para zarpar. El XZ244 fue enviado enton-

ces al Escuadrón 702 y en su lugar se recibió el 7 de abril al XZ251 equipado con Sea Skuas. El aparato recibió como correspondía el código ''AD/340'' y se lo denominó ''Avon'' el 16 de abril, a pesar de que los helicópteros ya se pintaban con el esquema de baja visibilidad durante su viaje al sur. El 19 de abril el helicóptero embarcó en la ''Arden'' en Devonport y zarpó con ésta a las 1033Z de ese día. Las marcas del XZ251 duraron poco pues el esquema de baja visibilidad le fue pintado en los días siguientes.

Siguió con el código (340) que le había sido asignado, pero éste no fue pintado en el aparato. El XZ251 comenzó a practicar detección de emisiones de radar y guerra antisubmarina, particularmente por la noche. La ''Ardent'' llegó a la isla de Ascensión el 29 de abril y el helicóptero que no participó en las prácticas de apoyo a la artillería naval fue empleado para transporte entre los barcos y el aeropuerto de Wideawake.

La ''Ardent'' zarpó de Ascensión el 6 de mayo, acompañada por la ''Argonaut'' y se desempeñaba como escolta del ''Canberra'', el ''Elk'' y el ''Tidepool'' antes de unirse al grupo de portaaviones, en la noche del 18 al 19 de mayo. El 21 el buque actuó como escolta del grupo anfibio de desembarco y comenzó el bombardeo desde bahía Grantham en apoyo de tropas de paracaidistas en Goose Green. Los desembarcos suscitaron la prevista reacción argentina y el primer ataque se produjo a las 1300Z por parte de un solitario MB-339 A de la 1ª Escuadrilla, seguidos por otras incursiones de Daggers de la VI Brigada, A-4B Skyhawks de la V y finalmente A-4Q de la 3ª Escuadrilla. La ''Ardent'' atacada por un Skyhawk de la V Brigada a las 1555 fue alcanzada luego durante la incursión de los Daggers de la VI, alrededor de las 1740Z, por una bomba que destruyó al Lynx y voló el techo del hangar, mientras que otra, sin estallar, se alojó en la proa. Con los focos de incendio ya controlados el buque recibió órdenes de dirigirse hacia el noroeste, para unirse a los otros barcos que se encontraban en el estrecho, que le brindarían protección.

Durante los ataques aéreos la tripulación del helicóptero (capitán de corbeta J. Sephton y teniente B. Murphy) apoyaron ametralladoras en las barandillas de proa y dispararon contra los agresores. En el ataque final por parte de los A-4Q de la 3ª Escuadrilla, a las 1810Z, el buque sufrió dos impactos más en la proa y tanto Sephton como Murphy figuraron entre los veintidós muertos de la tripulación. La ''Ardent'' echó anclas porque se había quedado al garete y una vía de agua la había hecho escorar peligrosamente. Los sobrevivientes fueron trasladados a la ''Yarmouth'' que luego remolcó al buque averiado, pero en la noche del 22 de mayo la ''Ardent'' se hundió frente a la Isla Noroeste en el estrecho de Malvinas, llevándose con ella los restos del Lynx.

La tripulación del helicóptero de la ''Ardent'' durante el conflicto era: capitán de corbeta J. M. Sephton **Orden de Servicios Distinguidos**, *muerto en acción y teniente B. Murphy, muerto en acción.*

''ARGONAUT'' (211)

La ''Argonaut'' había completado un reacondicionamiento general antes del desembarco argentino en Malvinas y estaba realizando ejercicios en el mar cuando se le dio su nueva misión. El helicóptero se embarcó el 5 de abril para realizar pruebas y se trataba del HAS 2 Lynx XZ233, con el código ''AT/466'', llamado ''Jason''. Aquellas fueron realizadas rápidamente ante la orden recibida, zarpar hacia el sur y el helicóptero desembarcó en Yeovilton el 14 de abril. Esto permitió que el XZ233 fuese equipado con Sea Skuas antes de ser reembarcado el 19 y para ese entonces el Lynx había sido pintado con el esquema de baja visibilidad, aunque conservando marcas en blanco (algunos decían que por falta de pintura azul oscura, pero parece ser que había confusión sobre el esquema que debía aplicarse). Siguió con el mismo código (466) pero éste no le fue aplicado al XZ233 o a los que lo reemplazaron. El Lynx llegó a bordo de las 1500Z, justo después de que la ''Argonaut'' zarpó de Devonport.

Al igual que con los otros helicópteros se realizó una programa de entrenamiento y perfeccionamiento en materia de operaciones en tiempo de guerra, antes de que la ''Argonaut'' llegase a Ascensión el 23 de abril. Después de que el Lynx participara en las febriles actividades para preparar el grupo anfibio, la ''Argonaut'' partió el 6 de mayo junto con la ''Ardent'', el ''Canberra'', el ''Elk'' y el ''Tidepool''. Los buques se dirigieron hacia el Este de la zona de exclusión para unirse al grupo del ''Fearles'', completando los efectivos de la fuerza anfibia.

Muchas variantes del esquema de baja visibilidad para los Lynx fueron aplicadas en el Escuadrón 815 HAS.Z durante el conflicto. Aquí se ve al XZ720 de la escuadrilla "Newcastle", el 21/VIII/82, a bordo del "Hermes" en Plymouth, sin ninguna marca excepto el redondel rojo de las escarapelas. Este Lynx se encontraba en el portaaviones para contramedidas electrónicas y como señuelo para los Exocets.
(Peter J. Cooper)



El helicóptero de la ''Argonaut'' realizó las misiones usuales de detección de emisiones de radar y de vigilancia antisubmarina y la pericia de su tripulación fue probada al extremo límite dadas las pésimas condiciones del tiempo que imperaban tan al sur.

La ''Argonaut'' entró en el estrecho de San Carlos el 20 de mayo como escolta del grupo anfibio de desembarco, antes de ubicarse al noreste de la cabeza de plaza para actuar como piquete de radar junto con la ''Broadsword'' y la ''Conventry''. Durante los ataques del 21 de mayo la ''Argonaut'' fue atacada poco después de las 1300Z por el teniente de navío Crippa con el MB-339A de la 1ª Escuadrilla (0766/4-A-115) utilizando cañones y cohetes, que le causaron daños en su sistema de misiles Seacats y tres heridos entre la tripulación. Luego de un ineficaz ataque de dos Daggers de la VI Brigada, la ''Argonaut'' debió enfrentar a seis A-4B de la V Brigada poco después de las 1330Z y fue alcanzada por dos bombas de 1000 libras que afortunadamente no estallaron. Sin embargo sus máquinas resultaron inutilizadas y quedó el garete, mientras varios incendios le causaron graves averías antes de ser controlados. Dos tripulantes resultaron muertos y otros heridos durante el ataque. Su Lynx pudo escapar intacto y la ''Argonaut'' fue remolcada luego a un fondeadero seguro por la ''Plymouth''. Mientras se hallaba allí, con las dos bombas sin estallar a bordo, su Lynx continuaba operando. El 23 de mayo se ordenó al helicóptero atacar al mercante argentino ''Río Carcarañá'' al que se había divisado cuando salía de Puerto King. Para desconsuelo de la tripulación los misiles Sea Skua fallaron y la misión fue encomendada al Lynx de la ''Antélope''.

Luego de hábiles reparaciones efectuadas por su tripulación, la ''Arganout'' fue declarada nuevamente operacional el 26 de mayo y reanudó su actividad antiaérea en bahía San Carlos. Pero esto duró poco, pues la ''Minerva'' llegó para reemplazarla en la noche del 29 al 30 de mayo y la ''Argonaut'' zarpó hacia el Este para encontrarse con el buque taller ''Stena Seaspreed''. Una detenida inspección puso de manifiesto que las averías eran demasiado serias como para que el



buque continuase operando y se le ordenó regresar al Reino Unido el 5 de junio. De esta manera su Lynx equipado con Sea Skuas quedó disponible para otro barco y fue transferido al ''Cardiff'' ese día, a cambio del XZ254. La ''Argonaut'' llegó a Devonport el 26 de junio y en esa fecha el XZ254 desembarcó en Yeovilton, vía Longroom (Plymouht).

La tripulación del helicóptero de la ''Argonaut'' durante el conflicto era: capitán de corbeta A. J. Walker (comandante); guardiamarina J. H. Davies y guardiamarina J. F. Hopkins.

''ARROW'' (204)

La ''Arrow'' zarpó de Gibraltar el 26 de marzo para participar en el ejercicio ''Springtrain'' con su helicóptero a bordo. En ese momento utilizaba el HAS 2 Lynx XZ241 que no estaba equipado con misiles Sea Skua, que tenía por código ''AW/326''. Al buque se le ordenó partir hacia el Atlántico Sur directamente el 2 de abril y se convirtió en uno de los componentes del grupo avanzado. Durante el viaje el helicóptero perfeccionó las técnicas de detección de emisiones de radar y realizó ejercicios de apoyo de fuego naval en Ascensión (del 11 al 14 de abril) y ese período fue pintado con el esquema de baja visibilidad. El código (326) le siguió siendo atribuido, pero no fue pintado en el XZ224 o en los aparatos que lo reemplazaron. El requerimiento de un Lynx equipado en Sea Skuas fue satisfecho el 17 de abril, cuando la ''Arrow'' se encontró con el ''Fort Austin'', que se dirigía hacia el norte, de retorno a Ascensión. Intercambiaron el XZ241 por el XZ730 que también tenía equipos de detección de radar y que anteriormente había estado en la ''Minerva''.

La ''Arrow'' entró en la zona de exclusión el 1° de mayo y fue destacada ese mismo día, junto con la ''Alacrity'' y la ''Glamorgan'' a una posición al sur de Puerto Argentino, para bombardear desde allí el aeropuerto. El helicóptero de la ''Alacrity'' despegó para actuar como observador, llevando a bordo al capitán ''Willie'' McCracken de la batería 148 de la Artillería Real. Desde el Este de la pista la tripulación vio el primer bombardeo a la luz del día que comenzó a las 1500Z, cuando la ''Arrow'' disparó su primera andanada. El helicóptero no llamó mucho la atención al principio, pero luego la barrera de la artillería se aproximó a Moody Brook y se vio a tres Daggers de la VI Brigada volando por los alrededores del cabo Pembroke (a dos millas de allí) y a un cuarto al sur de Puerto Argentino. El comandante del vuelo, teniente P. J. Barber decidió disimularse cuando fuese posible y subió para ocultarse en una nube. La misma ''Arrow'' sufrió algunas averías por fuego de artillería en el subsiguiente ataque y el helicóptero recibió la orden de retirarse rápidamente de la línea de tiro. La misión de



observación para la artillería naval continuó durante las horas de oscuridad y pese a que los radares del enemigo determinaron la posición del helicóptero la barrera de artillería antiaérea no pudo alcanzarlo.

El 2 de mayo fue un día mucho más tranquilo, durante el cual un marinero herido en los ataques aéreos fue transportado al "Hermes", mientras que el 4 debió transportarse de urgencia equipos contra incendios al mortalmente averiado "Sheffield", lo que fue seguido por la evacuación de sobrevivientes de ese barco que se encontraban heridos. El helicóptero fue llamado luego para investigar un contacto con un presunto submarino, pero a pesar de reiterados ataques con torpedos Mx. 46 no se vieron aflorar restos. Todo permaneció calmo al día siguiente, pero el 6 de mayo el XZ730 despegó hacia el sudoeste para investigar un contacto acompañado por el helicóptero de la "Coventry". Dos Sea Harriers del Escuadrón 801 se habían perdido en la misma misión, así que los aparatos iban armados con dos Sea Skuas cada uno. Ambos captaron el blanco en sus radares, pero una espesa capa de niebla hizo difícil su identificación al principio. Si embargo, al acercarse, el bulto del "Sheffield" surgió de la bruma "como el María Celeste" (dijo el teniente Barber). Pero no se halló nada más.

El día siguiente vio al helicóptero empeñado en búsquedas de superficie y en salidas de detección de radar en torno del grupo de portaaviones. Al atardecer del 15 de mayo la "Arrow" se dirigió hacia la costa norte de Malvinas, donde al día siguiente el helicóptero condujo a tierra a tres grupos de tropas de las Fuerzas Especiales, que iban a realizar un reconocimiento avanzado. El buque retornó luego hacia el grupo de portaaviones y continuó las búsquedas en superficie y la detección de emisiones de radar, en preparación de los desembarcos del 21 de mayo. Aunque la "Arrow" escapó intacta de los ataques aéreos del 21 y del 23, sufría de grietas en su superestructura, causadas por el fuerte oleaje y se le ordenó permanecer en la bahía de San Carlos. Mientras el buque permanecía bajo la protección de su propia artillería antiaérea y la de los misiles Rapier de la costa, el Lynx fue utilizado como elemento de alerta temprana en posición al norte del estrecho y para observación del enemigo. En un determinado momento se divisó un gran campamento argentino en Puerto Howard que fue luego bombardeado por los Harriers GR. 3.

El 31 de mayo se encomendó a los helicópteros de la "Arrow" y de la "Minerva" ubicar al buque hospital argentino "Bahía Paraíso" que se sospechaba estaba cumplimiendo misiones de guerra. El barco fue hallado muy pronto y mientras el Lynx de la "Arrow" actuaba como apoyo y radio enlace, el de la "Minerva". Aterrizó en cubierta para investigar pero no halló nada sospechoso. La "Arrow" se desplazó a Bahía Fox el 2 de junio y nuevamente su helicóptero cumplió una misión de observación de artillería naval, mientras que el día siguiente vio al Lynx dedicado al reconocimiento de las costas en el área de Puerto Argentino. El 4 de junio el XZ730 requirió el cambio de una pieza del rotor principal, por lo que fue desembarcado en la pista de aterrizaje avanzada de puerto San Carlos, pero la espesa niebla impidió que se realizasen las reparaciones. Tres días más tarde la "Arrow" se reunió nuevamente con el grupo de portaaviones después de haber sobrevivido dos semanas en la "Avenida de las Bombas" y su helicóptero retornó a la rutina de detección de emisiones de radar en la semana que precedió a la capitulación. Como para celebrar el acontecimiento el parabrisas del lado izquierdo del XZ730 se rompió el 14 de junio. La "Arrow" partió para el Reino Unido el 18 navegando hacia el norte, vía Ascensión, donde el Lynx voló a tierra evacuando heridos y para recoger correo. El helicóptero llegó a Yeovilton el 7 de julio, antes de que el buque amarrase en Devonport, más tarde ese día.

La tripulación del helicóptero de la "Arrow" durante el conflicto era: teniente P. J. Barber (comandante) (mencionado en los partes) y teniente C. L. Palmer (mencionado en los partes).

"AVENGER" (240)

En marzo la escuadrilla de la "Avanger" se había embarcado en la "Brilliant" para el ejercicio "Springtrain", con el Lynx HAS.2 XZ692, un helicóptero sin misiles Sea Skua, código "AG/341" y denominado "Purdy". Esa era la escuadrilla original de la "Avenger" (205) con el capitán de fragata B. W. Bryant y el teniente N. A. Butler como tripulación. Ambos permanecieron a bordo de la "Brilliant" con el XZ692 cuando el buque fue desplegado al Atlántico Sur. En ese momento la "Avenger" se hallaba en Devonport para un breve período de mantenimiento, que fue concluido rápidamente cuando esta nave también fue desplegada hacia el sur. Esto originó una nueva escuadrilla (240) de la "Avenger", formada el 19 de abril en Yeovilton, con una tripulación integrada por el teniente M. A. Mc Bride y el teniente N. T. Sibbit, más el Lynx HAS.2XZ249 obtenido en la unidad de apoyo a la aviación naval de Yeovilton. El aparato estaba todavía con el código "/-327" luego de su servicio en la "Alacrity", pero se le adjudicó el código 307, aunque no se lo pintó.

La nueva escuadrilla se embarcó en la "Avenger" el 19 de abril para un período de pruebas de diez días en el mar y el helicóptero voló el 5 de mayo a Yeovilton para un cambio de motor. Esto se llevó a cabo entre el 6 y el 9 de mayo y también se le instalaron misiles Sea Skua. La escuadrilla se reembarcó en la "Avenger" el 10 de mayo, en el momento en que ésta pasaba por el rom-

peolas de Plymouth. al comienzo de su viaje al sur como integrante del grupo "Bristol". Al helicóptero se le aplicó el esquema de baja visibilidad, mientras la tripulación se entrenaba en patrullas radar, así como vuelos nocturnos sin utilizar las luces del barco. Durante la estadía en Ascensión el 18 de mayo se cargaron provisiones en un intenso trabajo de helicópteros. Antes de que el buque entrase en la zona de exclusión el 25 de mayo, la escuadrilla recuperó dos cargamentos lanzados en paracaídas desde el Hércules.

Después del 25 de mayo la escuadrilla se dedicó a patrullas radar, la infiltración de fuerzas especiales, apoyo de fuego naval y búsquedas en superficie, así como a vuelos de transporte. El 29 de mayo el XZ249 experimentó nuevos problemas en los motores, así que se pidió prestado el XZ247 de la "Ambuscade" durante 12 horas, para completar la infiltración de comandos en Bahía de los Voluntarios, mientras que el 30 de mayo la planeada barrera de radar fue efectuada por el Lynx del "Exeter". Este día se reveló pleno de acontecimientos para el buque. A las 1700Z se recibió una alerta de posible ataque aéreo y éste se materializó desde el sur a las 1731Z cuando la "Ambuscade" informó haber detectado un Super Etendard. No está claro lo que sucedió luego, pero uno de los aviones de la 2ª Escuadrilla había lanzado el último Exocet de que disponían los argentinos, cuatro A-4C de la IV Brigada lo siguieron y se dieron contra la barrera misilística. (Ver notas sobre la escuadrilla del "Exeter", IV Brigada Skyhawks y los Super Etendards de la 2ª Escuadrila, para más detalles sobre esta incursión).

Con el XZ249 nuevamente en servicio, la escuadrilla reinició sus patrullas radar y el buque entró por primera vez en el estrecho de San Carlos el 31 de mayo. El 6 de junio otro grupo del Servicio Especial de Botes fue desembarcado, esta vez en la isla del León Marino, mientras que el 8 de junio la "Avenger" fue destacada en una misión de tres días, que consistía en mantenerse cerca de Gran Malvina durante el día y patrullar el área a la noche, en búsqueda de aviones y barcos enemigos dedicados a misiones de aprovisionamiento. El 11 de junio prestó apoyo al fuego naval, cuando el buque colaboraba con el 3 de Paracaidistas y tres días más tarde el XZ249 asumió la tarea de desviar misiles, actuando como señuelo de Exocets M.M. 38 disparados desde tierra.

Luego de la capitulación argentina del 14 de junio, la "Avenger" fue a Bahía Fox, en Gran Malvina, donde la escuadrilla llevó a tierra a un teniente primero, un oficial y cuatro suboficiales para aceptar la rendición de la guarnición de 950 hombres. La escuadrilla se dedicó a reconocimientos en el área de Gran Malvina entre el 15 y el 23 de junio, en búsqueda de alguna presencia enemiga. La "Avenger" reasumió la guardia en Puerto Argentino el 24 de junio, lo que incluyó algunos períodos junto al grupo de portaaviones, mientras la escuadrilla realizaba tareas de transporte de cargas y estuvo involucrada en tres operaciones de búsqueda y rescate. El buque partió finalmente para el Reino Unido el 23 de agosto. Al llegar a Ascensión sus dos tripulaciones originales de los helicópteros (los tenientes Barry Bryant y Nick Butler) se embarcaron para reasumir servicio en la escuadrilla. Cuando la "Avenger" pasaba junto al rompeolas de Plymouth el 10 de setiembre, junto con la "Andromeda" y la "Penelope" las tres escuadrillas levantaron vuelo y sobrevolaron los buques cuando entraban en Devonport, antes de dirigirse a la nueva base del escuadrón, en Portland.

Tripulación del helicóptero de la "Avenger" durante el conflicto: teniente M. A. McBride (comandante); teniente N. T. Sibbit.

"AVENGER" (205) y "BRILLIANT" (220)

La "Brilliant" zarpó de Gribraltar el 26 de marzo para participar en el ejercicio "Springtrain" y estaba utilizando el equipo que le permitía embarcar dos helicópteros. En este buque se encontraban su propio aparato el Lynx HAS. 2 XZ729, equipado con un detector de anomalías magnéticas, que tenía como código "BT/342" y el XZ692 de la "Avenger", con el código X "AG/341" y llamado "Purdy". Las tripulaciones estaban integradas por el capitán de corbeta M. J. Kay y el teniente P. A. McKay (XZ729) más el capitán de corbeta B. W. Bryant y el teniente N. A. Butler (XZ692). El capitán de corbeta Bryant era el comandante de ambas máquinas. Siguiendo la orden de despliegue en el Atlántico Sur, el 2 de abril la "Brilliant" cargó víveres y municiones de su buque gemelo la "Battleaxe" (elegida para regresar al Reino Unido) lo que ocupó intensamente a ambos helicópteros. Durante la travesía hacia Ascensión se trabajó en el improvisado soporte para la ametralladora de a bordo. La "Brilliant" llegó a la isla el 11 de abril y tres días después el XZ692 fue cambiado por el XZ721, equipado con misiles Sea Skuas y Stingray y que entonces tenía el código "A(B)323" debido a sus anteriores servicios en la "Ambuscade". Había sido enviado desde Yeovilton en un Hércules de transporte (el Cl XV292) el 10 de abril y montado por el Equipo Naval 1222, mientras el XZ692 hizo el viaje inverso de regreso a Yeovilton, adonde llegó el 24 de abril. El buque zarpó de Ascensión el 14 de abril y durante el viaje se aplicó al XZ721 el esquema de baja visibilidad. El código (341) le siguió asignado pero no fue pintado en el aparato o los que lo reemplazaron. El XZ729 recibió el mismo tratamiento y retuvo su código (342). El buque se reunió con el "Fort Austin" el 17 de abril, lo que permitió embarcar al capitán de corbeta J. N. Clark en reemplazo del capitán de corbeta Kay, que había dejado el barco en Ascensión.

El 22 de abril la "Brilliant" fue destacada para

unirse al Grupo de Georgias del Sur, para la Operación "Paraquat". Para esa misión el XZ721 fue cambiado por el XZ725 (un aparato que no tenía Sea Skuas y que antes había estado en el "Sheffield"), pues se esperaba que debía dedicarse a detección de emisiones de radar, contramedidas electrónicas y desembarco de trompas. La cita con la "Antrim" el "Endurance", la "Plymouth" y el "Tidespring" se concretó el 24 de abril cerca de Georgia del Sur. El helicóptero de la "Antrim" (el Wessex HAS. 3 XP142) divisó al submarino argentino "Santa Fe" saliendo del puerto de Grytviken a la mañana siguiente y lo atacó con cargas de profundidad. A las 0905Z, Barry Bryant y Nick Butler despegaron en el XZ725 para atacar al sumergible con torpedos Mk.46 y fuego de ametralladora. La nave se vio obligada a regresar a puerto y permaneció en superficie dado que los torpedos giraban a su alrededor bajo el agua. El Wasp HAS1 del "Endurance" y el helicóptero de la "Plymouth" se sumaron al ataque utilizando misiles AS.12, mientras John Clark y Paul McKay los siguieron, despegando con el XZ729 desde la "Brilliant" a las 0930 para atacar al "Santa Fe" con su ametralladora (a quienes se les sumó nuevamente el XZ725 con Bryant y Butler). A las 1100Z el submarino se encontraba en el muelle de Grytviken averiados y perdiendo aceite, hundiéndose mientras la tripulación lo abandonaba. Los dos Lynx HAS2 regresaron a la "Brilliant".

En preparación de los desembarcos en Georgia del Sur el XZ725 hizo reconocimientos sobre la costa, en busca de lanchas rápidas de patrulla, antes de regresar al barco a las 1300Z.

Poco antes del XZ729 (ahora asignado al transporte de tropas) partió hacia la "Antrim" para la exposición del plan de asalto. A las 1430 ambos aparatos fueron enviados para ejecutar rápidos desembarcos de personal de los Servicios Especiales y de Infantería de Marina con el objeto de recuperar Grytviken, guiados por el Wessex de la "Antrim". La rendición de las tropas argentinas en Georgia del Sur se produjo a las 1715Z y los HAS. 2 continuaron efectuando vuelos de aprovisionamiento y transporte de tropas a tierra. Más tarde en la noche del XZ729 despegó una vez más para efectuar búsquedas en superficie, pero sólo halló témpanos y regresó en condiciones muy pobres de visibilidad. Para consolidar la operación ambos helicópteros siguieron con el transporte de tropas y equipos el 27 y el 28 de abril, mientras que los prisioneros fueron llevados al "Tidespring". El 27 uno de los aparatos efectuó lo que se cree haya sido el primer aterrizaje de un Lynx en una fragata del tipo 12, en este caso la "Plymouth"

El 28 de abril la "Brilliant" zarpó junto con la "Plymouth" para unirse al grupo de portaaviones, para hacer de escolta al "Invencible". Acompañado por la "Yarmouth" realizó patrullas antisubmarinas al noreste de Malvinas el 1° de mayo, en busca del sumergible argentino "San Luis" que presuntamente se encontraba en esa zona. En realidad no se encontró nada, pero la operación produjo bajas entre la infortunada población local de ballenas.

Como consecuencia directa del ataque con "Exocets" al "Sheffield" el 4 mayo, la misión del XZ729 fue cambiada por la de vigilancia electrónica, una tarea que se hizo usual después de la pérdida del mencionado buque. Afortunadamente el Leynx HAS. 2 XZ721 del "Sheffield" (un helicóptero equipado con Sea Skuas y Stingrays que ya había servido a bordo de la "Brilliant") escapó intacto del ataque y aterrizó a bordo del "Hermes". Este aparato regresó una vez más a la "Brilliant" el 7 de mayo, a cambio del XZ725 que no llevaba Sea Skuas y que fue transferido desde la "Newcastle" al "Fort Austin" al día siguiente.

El 8 de mayo el capitán de corbeta Bryant y el teniente Butler llevaron al XZ729 a bordo de la "Glasgow", mientras que el helicóptero de ésta, (el XZ247 tripulado por el capitán de corbeta Lister y el teniente Ormshaw) se embarcó en la "Brilliant" para que la nave tuviese dos aparatos equipados con Sea Skuas. La "Brilliant" fue destacada al norte del estrecho de San Carlos esa noche y el Lynx de la "Glasgow" se unió al XZ721 (Clark/McKay) en una búsqueda con radar de buques enemigos, antes de hostigar a las tropas argentinas en Puerto Howard con fuego de ametralladora y lanzamiento de bengalas. El XZ247 regresó el 9 de mayo a su buque, mientras que el XZ729 retornó a la "Brilliant". Ambas tripulaciones no habían tenido hasta entonces oportunidad de utilizar los Sea Skuas. El 10 de mayo la "Brilliant" y la "Glasgow" relevaron a la "Broadasword" y a la "Conventry" en el bombardeo de las instalaciones alrededor de Puerto Argentino y las tripulaciones de los dos Lynx hicieron por turno de observadores. Dada su posición cercana a la costa más de una vez fueron objeto de disparos por la artillería enemiga, pero no fueron alcanzados. El 12 de mayo, mientras operaba a unas 25 millas al Este de Puerto Argentino los dos buques fueron atacados por A-4B de la V Brigada. Del primer vuelo de cuatro aparatos dos (el C-246 y el C-208) cayeron víctimas de los misiles Sea Wolf de la "Brilliant" a las 1644Z, mientras que un tercero (el C-206) se estrelló en el mar mientras trataba de realizar una acción evasiva. El cuarto Skyhawk lanzó dos bombas de 500 libras pero ninguna dio en el blanco. Cuando el segundo vuelo atacaba a las 1715Z el sistema de los Seawolf falló y un Skyhawk lanzó una bomba de 500 libras que afortunadamente rebotó en el mar, le erró al barco y se hundió inofensivamente. Los otros tres "Skyhawks" atacaron a la "Glasgow" que fue menos afortunada (ver las notas sobre la V Brigada).

En la noche del 15 y 16 de mayo ambos Lynx participaron en un ataque contra el "Bahía Buen Suceso", un carguero argentino anclado en Bahía Fox. Una "bomba de fabricación casera" con espoleta de acción retardada fue lanzada sobre el buque por el XZ729 (Clark/McKay), mientras el XZ721 (Bryant/Butler) iba armado con misiles Sea Skua, por si la nave se desplazaba a aguas abiertas. Sin embargo, el puerto estaba bien defendido y el XZ729 encontró denso (pero ineficaz) fuego antiaéreo que obligó a la tripulación a desistir de la misión. El buque fue inmovilizado al día siguiente por Sea Harriers del Escuadrón 800. La "Brilliant" se unió nuevamente al grupo de portaaviones del 16 de mayo y los helicópteros continuaron con sus tareas de detección de misiones de radar y búsquedas en superficie.

Una vez en la zona, el grupo anfibio inició el 20 de mayo las operaciones de desembarco en San Carlos, con la "Brilliant" desempeñándose como buque escolta en el área, a la que llegó bajo la protección de la

oscuridad. Poco después de las 1300Z del 21 de mayo (día del desembarco) se produjeron los primeros ataques aéreos de parte de Duggers de la VI Brigada, Skyhawks de la V y A-4Q de la 3ª Escuadrilla, que continuaron hasta el anochecer. Hacia las 1745Z el buque sufrió desperfectos en el sistema de misiles Sea Wolf y en un equipo de lanzamiento de Exocets, durante un taque con cañón de los Daggers de la VI Brigada. En las últimas horas de la tarde el XZ729 fue enviado a la "Broadsword" cuyos dos helicópteros habían quedado inutilizados, pero el aparato no volvió, pues el 25 de mayo una bomba rebotó en el mar, atravesó la cubierta de vuelo y le arrancó la nariz.

El 22 de mayo por la tarde la "Brilliant" y la "Yarmouth" recibieron órdenes de ubicar al pequeño carguero "Monsunen" que tripulado por argentinos se dirigía del estrecho de San Carlos a Puerto Argentino. En las primeras horas del 23 el XZ721 despegó para localizar al buque y permitir que personal de fuerzas especiales lo capturarse, pero el helicóptero fue recibido por denso fuego antiaéreo. A pesar de todo, el "Monsunen" perseguido por las dos fragatas fue encallado en Bahía Lively.

La "Brilliant" fue enviada el 27 de mayo hacia el "Stena Seaspreed" para un corto período de mantenimiento, al Este de Malvinas y durante ese lapso el XZ721, fue reemplazado por el XZ254 de la "Cardiff" que no estaba equipado con Sea Skuas. El 30 de mayo ambos helicópteros retornaron a sus buques de origen después que terminaron las tareas de mantenimiento. Luego de la pérdida del XZ729 a bordo de la "Broadsword" la "Brilliant" embarcó al XZ723 (un Lynx equipado con Sea Skuas y equipos de contramedidas electrónicas) del "Fearless" donde dicho helicóptero se había dirigido después del hundimiento de la "Antelope". El XZ723 se unió al XZ721 en la tarea de establecer barreras de contramedidas electrónicas hasta el 9 de junio, cuando la "Brilliant" escoltó buques de y hacia la zona del desembarco (además de actuar como buque guardián del "Invencible").

El 9 el buque se dirigió al Este para reunirse con el "Contender Bezant" pues sus dos Lynx debían acompañar a su carga de dieciocho HC.1 Chinooks hasta el grupo de portaaviones. Debido al mal tiempo se produjeron sucesivos retrasos y el despliegue de los helicópteros en tierra no se concretó hasta después de la capitulación argentina, el 14 de junio. El 17 la "Brilliant" se reunió con el "Hermes" y esperó la orden de regresar al Reino Unido. Fue relevada por la "Broasword" el 22 y ese día el XZ721 partió nuevamente, esta vez a la "Cardiff" a cambio del XZ233. Al día siguiente el XZ723 fue permutado por el XZ732 de la "Broadsword". Los recién llegados tenían rastros de su participación en los combates y el XZ732 llevaba las marcas "XZ729" en pintura negra, pues se la había colocado en la parte delantera de este helicóptero mientras se encontraba a bordo de la "Broadsword". La "Brilliant" zarpó hacia Gran Bretaña el 23, con escala en la Isla Ascensión donde el teniente Butler desembarcó para reasumir sus funciones a bordo de la "Avenger". Los helicópteros de la "Brillian" dejaron el buque el 13 de julio, el XZ732 (todavía con las marcas del "XZ729", pero con la inscripción "HMS Brillian" en su nariz) voló hacia Yeovilton, seguido por el XZ233, antes de que el buque anclase en Devonport a las 1000Z.

La tripulación de los helicópteros de la "Brilliant" durante el conflicto y las distinciones que obtuvieron: capitán de corbeta J. N. Clark (comandante) mencionado en los partes; teniente P. A. MacKay; capitán de corbeta B. W. Bryant (comandante del helicóptero de la "Avenger") mencionado en los partes; teniente N. A. Butler, mencionado en los partes.

"BROADSWORD" (221)

La "Broadsword" había zarpado de Gibraltar el 26 de marzo para participar en el ejercicio "Springtrain", llevando a su helicóptero Lynx HAS.2 XZ736, con el código "BW/346", equipado con misiles Sea Skua . El buque recibió órdenes de regresar para prepararse para su despliegue en el Extremo Oriente y zarpó nuevamente de Gibraltar hacia Nápoles. Pero allí fue llamada nuevamente desde Gibraltar donde llegó el 6 de abril, para prepararse para zarpar hacia el Atlántico Sur, cosa que hizo el 8 junto con el grupo de portaaviones. El helicóptero y su tripulación se dedicaron a practicar procedimientos de tiempos de guerra durante el trayecto a Ascensión. Al igual que las máquinas de los otros buques se le pintó el esquema de baja visibilidad al XZ736, que siguió con el mismo código (346) pero sin aplicárselo. Siguiendo el ejemplo de la "Brilliant" la "Broasword" utilizó su capacidad para llevar dos helicópteros y embarcó otro Lynx en Ascensión, el 18 de abril. Este era el XZ728 "BX/403" (que estaba antes en la "Battleaxe") equipado con detector de anomalía magnéticas, contramedidas electrónicas y misiles Sea Skuas y que había sido transportado hasta la isla en el Hércules C.1XV298 el 13 de abril, desde Yeovilton. Fue montado por el equipo Naval 1222 en Wideawake, se incorporó oficialmente al buque el 16 de abril y realizó el vuelo de prueba al día siguiente. Se le atribuyó el número código (347) pero no se lo pintó, pues ya se le había aplicado el esquema de baja visibilidad.

Mientras tanto el capitán de corbeta R. B. Jones (comandante de helicópteros de la "Broasword") había ido a tierra para traer el Lynx HAS.2XZ240 desde Wideawake, un aparato con equipos infrarrojos para detección de blancos, contramedidas electrónicas y misiles Sea Skua , que voló al "Invencible" para su posterior traslado a la "Broadsword". En realidad la fragata obtuvo este helicóptero del "Invencible" el 20 de abril, pero el 24 –por medio de un triple intercambio– el XZ240 quedó asignado permanentemente al portaviones, donde se le asignó el código 348. Mien-

tras tanto el XZ736 fue trasladado a la "Alacrity" y el Lynx de ésta (XZ720) al "Invencible". La "Broadsword" acompañada por el "Sheffield" se hizo cargo de un piquete de radar cerca de Puerto Argentino a principios de mayo y los helicópteros de ambas naves fueron empleados en la detección de emisiones. El 5 de mayo el XZ240 fue llevado al "Fort Austin" donde había un centro de pruebas, a cambio del Lynx XZ732 no equipado con Sea Skuas, al que se le asignó el código 349.

Después de ser relevado del piquete por la "Brilliant", la "Broadsword" se desempeñó como apoyo de la "Glasgow" en el bombardeo de posiciones cercadas a Puerto Argentino el 12 de mayo. A las 1800 Z del día siguiente, fue destacada –junto con el "Hermes" y la "Glamorgan" –para una incursión contra Isla Borbón,pero tres horas después estaban de regreso pues la operación se portergó durante 24 horas. La "Broadsword" fue destacada una vez más el 14 de mayo, esta vez con el "Hermes" y la "Glasgow", esta vez para desembarcar personal de las fuerzas especiales en Isla Borbón, operación en la cual se destruyeron o averiaron once aviones enemigos. Además se volaron sendòs depósitos de combustible y municiones. El buque retornó el 15 de mayo al grupo de portaaviones, pero el XZ728 sufrió algunos daños a bordo, debido al mal tiempo. Se le sacó su equipo de Sea Skuas para colocárselo al XZ732, el 19 de mayo, pero a las 1325Z del 21 (el día del desembarco) este aparato fue averiado por esquirlas durante un ataque con cañón de 20 mm. de un Dagger de la VI Brigada. Al tener inutilizados sus dos helicópteros el buque pidió prestado a la "Brilliant" el HAS.2 XZ729, equipado con detector de anomalías magnéticas. Este aparato no debería volver nunca a su nave de origen, pues sufrió serios daños durante un ataque argentino, a las 1800Z del 25 de mayo, mientras se encontraba operando junto con la "Coventry" al norte de Isla Borbón. Un par de A-4B Skyhawks de la V Brigada le lanzó cuatro bombas, tres de las cuales cayeron inofensivamente en el mar, pero la cuarta rebotó en la superficie, pasó a través del casco y salió por la cubierta, llevándose de paso la nariz del XZ729. El proyectil cayó al océano del otro lado de la "Broadsword" sin estallar. Como resultado de esta incursión el buque se encontró con tres helicópteros inutilizados a bordo y se le ordenó reunirse con el grupo de portaaviones al Este de Malvinas. Mientras se reparaba el buque se logró también poner en condiciones de vuelo al XZ728 para el 1° de junio, así que pudo comenzar operaciones de detección de emisiones de radar para el grupo de portaaviones. Dos días más tarde se empezaron a reparar los daños producidos por el fuego de cañón en el XZ732 al que se le colocó la parte de proa del XZ729. El XZ728 fue transferido al "Hermes" para el 8 de junio (para ser probado en vuelo) y otra vez al día siguiente (para facilitar pruebas estáticas del XZ732 en el puente de vuelo de la "Broadsword"). Para ese entonces el XZ729 había sido canibalizado y su carcaza fue trasladada al "Atlantic Causeway" por un Sea King el 11 de junio, para ser enviada al Reino Unido.

Después de la capitulación argentina del 14 de junio la "Broadsword" fue sometida a reparaciones, después de las cuales se la destinó como escolta del "Hermes" el 22 de junio, para que la "Brilliant" regresara a Gran Bretaña. El 23 el Lynx XZ732 fue embarcado en esa fragata, mientras que la "Brilliant" recibió al XZ723 (equipado con contramedidas electrónicas y Sea Skuas). A este aparato no se le asignó número de código como a su predecesor. El turno de regreso de este buque fue fijado para el 3 de julio, en que zarpó de Puerto Williams junto con el "Hermes" para unirse a la fuerza principal a unas 120 millas al Este, antes de seguir hacia el norte al día siguiente. Al recibirse la orden de partida del XZ723 fue transferido a la "Penelope" el 2 de julio, a cambio del XZ691 equipado con Sea Skuas, que sufría de problemas de vibraciones. La "Broadsword" llegó a Devonport el 23 de julio y el XZ691 aterrizó media hora antes de que el buque amarrase en puerto. El XZ728 permaneció a bordo hasta el 24 en que fue desembarcado por medio de una grúa. El recorrido hacia Portland se efectuó por carretera entre el 24 y el 25 de julio debido a que el helicóptero tenía desperfectos.

La tripulación del helicóptero de la "Broadsword" durante el conflicto era el siguiente: capitán de corbeta R. B. Jones (comandante); teniente C. E. Thornton; teniente M. T. Chirnside y subteniente R. Mdidleton.

"CARDIFF" (214)

La "Cardiff" había sido desplegada en febrero para una patrulla de cinco meses en el Golfo Pérsico y llevaba al Lynx HAS.2. XZ254, que no tenía Sea Skuas y con el código "CF/335". Al buque se le ordenó unirse a la Fuerza de Tareas y zarpó de Mombassa, Kenia, el 20 de abril rumbo a Gibraltar. El helicóptero practicó la detección de blancos más allá del horizonte y vuelo nocturno a baja altura, pero quedó inutilizado al llegar a Suez, así que la tripulación sólo pudo dedicarse al reconocimiento de aviones y buques enemigos y escuchar noticias del conflicto. El 7 de mayo la nave llegó a Gibraltar y comenzó a cargar víveres y municiones, pero el Lynx seguía esperando vitales repuestos cuando zarpó el 12 de mayo para unirse al día siguiente al Grupo Bristol. La pieza de recambio (un manómetro) fue recogida en la Isla Ascensión el 19 de mayo (¡en realidad habían llegado dos!) y el helicóptero volvió a prepararse apresuradamente para las operaciones que se avecinaban. Se llevaron a cabo vuelos nocturnos sin luces ni radar, así como recuperación de suministros lanzados en paracaídas. En la noche del 25 de mayo el Lynx voló hasta la "Glasgow" (en ese momento rumbo al área de remolque y reparaciones) para recoger un informe so-

bre la marcha de la guerra para el capitán de la "Cardiff". Al día siguiente el buque se unió al grupo de portaaviones al Este de Malvinas y para entonces el helicóptero había sido ya pintado cón el esquema de colores de baja visibilidad. El código (335) le seguía asignado, pero no le fue aplicado al XZ254 o a los aparatos que lo reemplazaron.

El 27 de mayo el XZ254 fue intercambiado con el de la "Brilliant" y la "Cardiff" recibió el XZ721, equipado con misiles Sea Skuas y Stingrays. En las primeras 36 horas a bordo de la "Brilliant" la tripulación del helicóptero recibió un detallado informe sobre las operaciones con Sea Skuas. Cuando regresaron a la "Cardiff" retuvieron el XZ721, mientras que la "Brilliant" pasó el fin de semana fuera de la zona de exclusión, para ser sometida a reparaciones. El XZ721 regresó a la "Brilliant" el 30 de mayo, mientras que la "Cardiff" recobraba al XZ254. Aunque las horas de vuelo en mayo no fueron muchas en relación al promedio registrado durante la operación "Corporate", alrededor del 80 por ciento se efectuaron en los últimos cinco días del mes.

Las tareas del helicóptero le eran asignadas diariamente por el "Hermes" y normalmente efectuaba patrullas de detección de emisiones de radar a unas 60 ú 80 millas del grupo de portaaviones y también transporte de diversos elementos. Nuevamente se dispuso de un aparato equipado con Sea Skuas cuando la "Argonaut" fue sacada de la zona de exclusión para ser sometida a reparaciones (después de las cuales regresó al Reino Unido) y el 5 de junio el XZ254 fue intercambiado por el XZ233. Este último estaba pintado con el esquema de baja visibilidad, pero sorprendentemente había conservado la inscripción "ROYAL NAVY" pintada en blanco. Sin embargo el sistema electrónico del equipo de Sea Skuas era inutilizable, hasta que fue reparado con la ayuda del oficial ingeniero del grupo, teniente Ackerman. El problema se complicó más todavía debido a que tampoco podían utilizarse los dos misiles Sea Skua que se recibieron. Más tarde, el 5 de junio, durante una salida en la zona del desembarco para preparar bombardeos nocturnos, el helicóptero sufrió una pérdida de aceite en el sistema de su rotor principal y tuvo que dirigirse a la "Arrow". Varios equipos de control de tiro centraron sus radares en el aparato, lo que le deparó a su tripulación momentos muy angustiosos. Debidamente reparado el XZ233 pudo regresar a su buque de origen.

La "Cardiff" relevó al "Exeter" como control de guerra antiaérea en el estrecho de San Carlos a partir del 13 de junio, un día que iba a ser memorable para la tripulación de su helicóptero. Cuando regresaba de una búsqueda en superficie, desde unas 50 millas al sur del estrecho, armado con un misil Sea Skua, se oyó un fuerte ruido. La primera impresión fue de que algún mecanismo había sufrido serias averías, pero un rápido repaso al instrumental reveló que todo estaba normal. Sin embargo un vistazo hacia la izquierda les permitió ver un Dagger de la VI Brigada que viraba abruptamente. Justo en ese momento otro Dagger los sobrepasó por la derecha, después de haber efectuado una fallida pasada de ametrallamiento desde atrás del XZ233. El piloto del helicóptero (teniente C. H. Clayton) inclinó bruscamente la máquina a babor y descendió a nivel del mar, al tiempo que el segundo Dagger retornaba, prácticamente de frente. Chris Clayton trató de mantenerse en el interior del radio de giro del Dagger, impidiéndose así un ataque directo y como la curva se acentuaba el avión perdía velocidad y era posible mantenerlo a la vista. Finalmente el Dagger tiró mientras se encontraba virando, pero los disparos fueron a dar a unos cien metros más lejos. Al agotar sus municiones el Dagger ascendió para irse y la tripulación del helicóptero escrutó el cielo para ubicar al otro avión. Lo vieron a estribor, en una pronunciada picada, derecho hacia el helicóptero. Chrys Clayton se inclinó bruscamente, luego niveló y enfrentó al atacante acelerando al máximo. Este rumbo de colisión continuó hasta que ambas máquinas se encontraron a unos cien metros y entonces el Dagger se desvió a estribor y trepó rápidamente. La trayectoria de los disparos no fue vista por la tripulación del helicóptero, pero se cree que le pasaron por encima. Los Daggers no intentaron repetir el ataque y subieron para dirigirse rumbo al continente. Debido a la excelencia del piloto la tripulación sobrevivió para contar la historia y después de demorarse un poco, por si regresaban los atacantes, se dirigieron a la "Cardiff". Es de creer que los dos Dagger podían haber derribado al helicóptero desarmado, pero sus tácticas erróneas permitieron a Chris Clayton efectuar las adecuadas maniobras evasivas.

El helicóptero despegó nuevamente esa noche para efectuar un reconocimiento de posiciones enemigas, previo a la infiltración nocturna de tropas especiales, para las que el helicóptero también prestó apoyo. La noticia de la capitulación argentina llegó al anochecer del 14 de junio y al día siguiente el helicóptero transportó a Puerto Howard al comandante de la Brigada 40 de Comandos, para que aceptase la rendición de las tropas allí estacionadas. Esta fue una extraña experiencia para los siete oficiales que participaron, aceptar la capitulación de unos 1.000 efectivos armados, pero no hubo problemas. El apoyo de los efectivos terrestres se convirtió en la principal tarea en los restantes días de junio. El 22 el XZ233 fue transferido a la "Brilliant" para que regresara al Reino Unido debido a diversos problemas mecánicos, mientras que una vez más se recibió en cambio al XZ721, con su armamento y de torpedos Stingray y misiles Sea Skua . El Lynx necesitaba un urgente cambio de motor y también se detectaron serios problemas en la aviónica.

La "Cardiff" permaneció como "gerente" en Puerto San Carlos hasta el 30 de junio, cuando fue relevada por el "Exeter" y zarpó para reunirse con el grupo de portaaviones. La semana siguiente se empleó en operaciones antiaéreas y el helicóptero sufrió daños en el rotor principal, debido a una ola que rompió sobre el puente. El 7 de julio la "Cardiff" dejó su puesto a la recién llegada "Birmingham" y zarpó hacia el Reino Unido en compañía del "Exeter" y la "Yarmouth".

Las patrullas y el transporte de diversos elementos continuaron hasta Ascensión, donde se llegó el 18 de julio. El buque arribó a Portsmouth en la mañana del 28 y el helicóptero desembarcó esa tarde en Portland.

Tripulación del helicóptero de la "Cardiff" durante el conflicto: teniente C. H. Clayton (comandante), mencionado en los partes; teniente P. K. Hullet.

"COVENTRY" (212)

La "Coventry" había zarpado de Gibraltar el 26 de marzo para participar en el ejercicio "Springtrain" llevando a bordo el Lynx HAS.2 XZ700, con el código "CV/336" y denominado "Lady G". Al buque se le ordenó partir directamente hacia el Atlántico Sur el 2 de abril y entre el 12 y el 13 se pintó al helicóptero con el esquema de baja visibilidad, en el trayecto a Ascensión. Se retuvo el código (336) pero no fue aplicado al aparato ni a los que lo reemplazaron. Luego de Ascensión la nave se reunió con el "Fort Austin" el 17 de abril y cambió el XZ700 por el Lynx XZ242 de la "Newcastle", equipado con Sea Skua . En las siguientes dos semanas no sucedió nada notable respecto del helicóptero y su tripulación, pero esto cambió en las primeras horas del 3 de mayo.

A alrededor de las 0400Z de esa mañana, a unas 70 millas al norte de Malvinas, la tripulación del Sea King HAS.5 ZA129 del Escuadrón 826 estaba intentando identificar un pequeño buque cuando éste abrió fuego contra el helicóptero con armas automáticas (ver los detalles en la nota sobrel el Escuadrón 826). Antes de que el barco pudiera ser identificado en la oscuridad como otra cosa que un patrullero desconocido (¡pero obviamente argentino!) el Sea King se retiró a una distancia segura y pidió ayuda.

Los helicópteros de la "Coventry" y la "Glasgow" fueron alertados para el ataque y cada helicóptero llevaba dos misiles Sea Skua . El aparato de la "Glasgow" sufrió una avería en su equipo de radio UHF poco después de dejar el buque y fue llamado de vuelta mientras el Lynx de la "Coventry" era dirigido por el radar del Sea King.

Luego de ubicar al barco en su propio radar el helicóptero se acercó a unas 8 millas y disparó dos misiles en rápida sucesión, los cuales hicieron impacto directo y estallaron. Las explosiones fueron visibles y el barco desapareció sin dejar rastros (se lo creyo hundido).

Mientras tanto el helicóptero de la "Glasgow" había reparado su radio y ambos aparatos sobrevolaron la zona en busca de sobrevivientes o de balsas salvavidas. Mientras efectuaban esta búsqueda sin resultados, detectaron en sus radares lo que se creyó era otro barco de patrulla en un área cercana. El contacto fue exitosamente atacado por el helicóptero de la "Glasgow" a las 0435Z.

El helicóptero de la "Coventry" creyó haber hundido al "Comodoro Somellera" pero en realidad ambos helicópteros habían atacado al mismo buque, el "Alférez Sobral" (ver nota sobre el helicóptero de la "Glasgow" para más detalles). El "Comodoro Somellera" no se encontraba cerca de su nave gemela esa noche y se sabe que a las 0850Z del 4 de mayo estaba al sur, buscando sobrevivientes del "General Belgrano".

Luego de los acontecimientos con el "Alférez Sobral" del 3 de mayo el helicóptero reasumió sus patrullas normales de detección de emisiones de radar, pero el 6 fue enviado nuevamente (en compañía del aparato de la "Arrow") para investigar un contacto en superficie a unas 90 millas al sudoeste del grupo de portaaviones. Ambos helicópteros iban armados con dos misiles Sea Skua cada uno dado que desgraciadamente dos Sea Harrier resultaron perdidos cuando investigaban el mismo contacto en medio de la densa niebla, el que resultó ser el "Sheffield" (ver nota sobre el helicóptero de la "Arrow"). Después de sobrevolar los restos de los helicópteros regresaron a sus respectivos buques.

El 9 de mayo la "Coventry" disparó sus Sea Darts cuando detectó a un Hércules en misión de reaprovisionamiento, en el extremo alcance de los misiles. El buque disparó tres Sea Darts a las 1417 pero no alcanzaron a llegar al blanco y el Hércules viró hacia el continente. Al día siguiente la "Coventry" fue relevada por la "Glasgow" del piquete cerca de Puerto Argentino y el buque se unió al grupo de portaaviones donde el helicóptero continuó las patrullas para la detección de emisiones de radar. El 14 de mayo el XZ242 voló a la "Broadsword" para que fuera examinado su equipo de radar. Junto con la "Broadsword" se ordenó a la "Coventry" tender una "trampa misilística" que consistía básicamente en estacionarse para emboscar a cualquier avión dedicado a misiones de reabastecimiento. Cuando se hallaban al norte de Isla Borbón detectaron a un Hércules de la I Brigada a las 0645Z, pero el sistema de Sea Dart del buque falló en el momento crítico y el aparato pasó a unas ocho millas de distancia, sin que su tripulación advirtiese que estaban vivos de milagro. La operación continuó los días siguientes. El 25 de mayo un temprano ataque de A-4B Skyhawks de la V Brigada fue frustrado a las 1230Z, cuando la "Coventry" derribó al C-244 con un Sea Dart disparado desde gran distancia. Poco después de las 1540Z otro de sus Sea Dart derribó al Skyhawk C-304 A-4C de la IV Brigada, aunque este avión se encontraba camino de regreso luego de una infructuosa misión en aguas de San Carlos y no atacaba al buque. En un segundo ataque directo a las 1821 el barco no fue tan afortunado, pues dos Skyhawks de la V Brigada lo alcanzaron con tres bombas lanzadas por el C-207 (del primer teniente Velasco) y su costado resultó destruido; la nave se inclinó hacia babor y dio una vuelta de campana. La orden de abandonar el barco se dio a las 1848Z cuando había 19 muertos y 25 heridos entre los tripulantes. El buque se hundió a las 1922Z a 10 millas al norte de la Isla Borbón, llevándose con él al Lynx XZ242. La tripulación del helicóptero regresó al Reino Unido a bordo del "Queen Elizabeth 2".

Tripulación del helicóptero de la "Coventry" durante el conflicto: capitán de corbeta A. Rich (comandante), citado en los partes; teniente H. T. Ledingham, citado en los partes.

"EXETER" (239)

El "Exeter" zarpó de Portsmouth el 16 de marzo rumbo a las Indias Occidentales en misión de vigilancia del tráfico marítimo. Llevaba el Lynx HAS.2 XZ733, con el código "EX/429" y era el primero de este tipo equipado operacionalmente con misiles Sea Skuas. Luego de la pérdida del "Sheffield" el 4 de mayo sus planes fueron cambiados abruptamente. El 7 de mayo el "Exeter" recaló en St. John, Antigua, para prepararse para su despliegue en el Atlántico Sur y zarpó esa tarde, a despecho del anuncio argentino que se encontraba en llamas cerca de Malvinas luego de haber chocado con una mina. En la mañana del 10 de mayo la tripulación del helicóptero se pasó tres horas en operaciones de transporte de suministros desde el "Green Rover", después de lo cual se colocó nuevamente en el Lynx el equipo de los Sea Skuas (aunque en ese momento no disponía de misiles). Durante la siguiente semana la tripulación practicó procedimientos de tiempo de guerra, mientras se pintaba el helicóptero con el esquema de baja visibilidad. El código (420) le siguió asignado, pero no se le aplicó.

El "Exeter" entró en la zona de exclusión el 21 de mayo y tomó posición como buque de alerta antiaérea 20 millas al oeste del grupo de portaaviones el día 22. El helicóptero cumplió misiones de detección de emisiones de radar y también realizó algunas misiones de transporte. Durante una de sus patrullas radar, el 25 de mayo, la tripulación oyó que se había detectado a un Super Etendard al noroeste del grupo de portaaviones y que dos misiles se estaban aproximando, probablemente dirigidos contra la "Ambuscade", la que inmediatamente comenzó a lanzar rejillas de aluminio para desviarlo. Se cree que los misiles fueron engañados con éxito, pero desgraciadamente uno de ellos por lo menos permaneció "enganchado" con el "Atlantic Conveyor" que resultó hundido.

Para el 25 de mayo el helicóptero había conseguido los misiles Sea Skua. Las patrullas-radar continuaron hacia el este y sudoeste del grupo de portaaviones, bajo la dirección del "Hermes". El 30 de mayo el helicóptero del "Exeter" llevó a cabo una patrulla que en principio había sido asignada al aparato de la "Avenger" (cuyo Lynx XZ249 había quedado inutilizado) y también en una misión de transporte hacia el "Hermes". Más tarde ese día cuando retornaba de una patrulla-radar, hacia las 1400 el aparato localizó al piloto del GR.3 XZ963 del Escuadrón 1 (F) (el jefe de escuadrón Pook) cuyo avión había resultado averiado durante un ataque cerca de Puerto Argentino, obligándolo a eyectarse. La misión de rescate se cumplió tan rápidamente que cuando el helicóptero llegó al lugar el piloto no había tocado el agua todavía, aunque el transmisor de su asiento estaba ya enviando señales para todos lados. Fue recogido por el Sea King XZ571 del Escuadrón 820 sólo 10 minutos después.

Alrededor de las 1700Z del 30 de mayo el "Exeter" fue alertado sobre una posible incursión contra el grupo de portaaviones y el ataque se produjo a las 1731Z desde el sudeste, cuando el barco se encontraba en posición a unas 100 millas al noreste de Malvinas. En cuestión de segundos el buque comenzó a maniobrar y a lanzar rejillas de aluminio indicando a todos los tripulantes que el ataque era ejecutado por un Super Etendard con misiles Exocet. Los equipos del helicóptero fueron llamados al puente para disparar la ametralladora. El ataque fue ejecutado por dos Super Etendard de la 2da. Escuadrilla, armados con Exocets AM 39 y cuatro A-4C Skyhawk de la IV Brigada. Los atacantes fueron detectados justo a 40 millas de distancia y el "Exeter" puso su proa hacia la amenaza, lanzando rejillas de aluminio. En el radar se vieron tres contactos, pero el primer Sea Dart le erró al grupo, mientras que el segundo misil derribó al A-4C C-301, pero para ese momento el Exocet había sido lanzado y su radar había "enganchado" al "Exeter". Un tercer Sea Dart fue disparado a ese contacto y a una distancia de nueve millas del barco ambos misiles desaparecieron abruptamente de las pantallas de radar. Para quienes se encontraban en el puente un segundo "Exocet" fue disparado, sea contra la "Avenger" (estacionada unas diez millas al sudeste) o al "Exeter" pues un objeto que volaba muy bajo y velozmente fue visto cuando pasaba frente a la proa, donde dio contra la superficie y desapareció. Sin embargo otro A-4C (C-310) fue derribado por un Sea Dart y esto es lo que deben haber visto. En cualquier caso ambos buques escaparon sin daños, así como el "Invencible", pese a la afirmación argentina de que el portaaviones había sido bombardeado durante la incursión.

Durante mayo el helicóptero había cumplido 84 horas de vuelo sin problemas técnicos. Otra misión de rescate el 1° de junio resultó menos exitosa que la del día anterior. El teniente Mortimer se había eyectado de un Sea Harrier del Escuadrón 800 (XZ456), pero cuando el helicóptero llegó a la zona ya estaba oscuro y la búsqueda entre las 2200Z y las 0025Z se efectuó en un área errónea, porque Mortimer había apagado inadvertidamente el transmisor cuyas señales debían localizarlo. Afortunadamente el piloto fue recogido al día siguiente por un Sea HAS.5 del Escuadrón 820. El 3 de junio el helicóptero Lynx HAS.2XZ733 cariñosamente apodado "Trigger" (gatillo) celebró un año y 401,05 horas de vuelo con el barco. El día siguiente se lo vio en acción como señuelo para un Exocet, pues se lo había equipado con reflectores de radar para simular la respuesta de un buque, con el fin de tratar de ubicar una batería de Exocets MM.38 cerca de Puerto Argentino. Aunque el helicóptero fue seguido por varios radares de control de tiro del enemigo, no se le lanzó ningún Exocet. Esa noche el "Exeter" fue destacado a una posición justo al norte del estrecho de San Carlos para interceptar los aviones que efectuaban incursiones de bombardeo a gran altura, que eran efectuadas por Canberra B-62 de la II Brigada. El segundo día se pasó en el estrecho, mientras el helicóptero efectuaba patrullas sobre tierra. La noche del 5 de junio el buque se dispuso nuevamente a interceptar a los Canberras pero no apareció ninguno. El 7 de junio el helicóptero

buscó al sur de Soledad posiciones de radar del enemigo cuando halló en la Isla del León Marino a un grupo de las fuerzas especiales, quienes los convidaron con tazas de su café especial. Ese día el "Exeter" derribó a un Lear Jet 35A del Grupo I Aerofotográfico (T-24) con un misil Sea Dart. El buque iba a continuar sus misiones nocturnas de interdicción de bombardeos hasta el 10 de junio.

Ese día el XZ733 fue equipado para tomar imágenes por radiación de calor y realizó un reconocimiento al norte de las alturas Wickham y luego del Monte Pleasant. La tarde siguiente el "Exeter" y la "Minerva" lanzaron sus helicópteros en una misión de distracción, para arrojar rejillas de aluminio yhacer creer al enemigo que se estaba efectuando un desembarco en gran escala desde helicópteros en las playas próximas a Puerto Argentino (la misión fue un éxito, ver notas sobre la "Minerva"). Mientras que al barco se le ordenó unirse al grupo de portaaviones el 13 de junio, el helicóptero debió realizar una operación encubierta cerca de Monte Rosalía en Gran Malvina. Después de embarcarse en.el "Sir Lancelot" para recibir instrucciones el helicóptero localizó los puestos de observación del enemigo y regresó a su buque, previas escalas en el "Fearless" y el "Intrepid".

En la tarde del 13 de junio el XZ733 fue equipado nuevamente con Sea Skuas y comenzó nuevamente a efectuar patrullas-radar. Más tarde esa noche (0155Z) los Sea Darts del buque se anotaron otra víctima, al derribar al Canberra B.62 B-108 sobre Soledad. El helicóptero continuó con sus patrullas radar después de la capitulación argentina porque la Fuerza de Tareas no se permitió un momento de distensión. Sin embargo el 16 de junio el aparato quedó inutilizado, primero porque requirió un cambio de motor (que se realizó durante la noche) y luego por fallas en dos de sus sistemas hidráulicos. Luego de haber obtenido los repuestos necesarios del XZ729 que se hallaba a bordo del "Atlantic Causeway" el 20 de junio, una tercera bomba hidráulica falló y nuevamente se requirió el repuesto del XZ729. Finalmente una pieza nueva fue traída de Ascensión el 1° de julio, se la instaló y el Lynx realizó un vuelo de prueba hasta isla Cisne, en el estrecho de San Carlos (al noreste de Bahía Fox) y fue declarado nuevamente operacional. Mientras tanto el "Exeter" había comenzado a servir como buque de guardia en Puerto Argentino a partir del 30 de junio. Su helicóptero realizó un vuelo de reconocimiento sobre las islas el 2 de julio, un transporte de heridos al "Uganda" el 3 y una búsqueda a gran distancia de un supuesto buque de guerra enemigo al oeste de las islas, el día 4. Dos Sea Skua fueron llevados en esta última misión y el helicóptero se dirigió mar afuera vía "Penelope" pero no encontró nada. El 5 de julio se realizó una visita al lugar donde se había estrellado el Learjet 35, derribado por los Sea Dart del "Exeter" en la Isla Borbón, seguido por algunas operaciones de transporte, mientras que el día siguiente se pasó en el aeródromo de Puerto Argentino, pues el "Exeter" se hallaba en los muelles de la capital. El buque zarpó para el Reino Unido el 7 de julio y llegó a Portsmouth el 28 y el helicóptero desembarcó en Portland al día siguiente.

La tripulación del helicóptero del "Exeter" durante el conflicto era la siguiente: capitán de corbeta R. A. Goddard (comandante) teniente C. A. Devine (observador) y teniente P. F. Stone (piloto).

"GLASGOW" (215)

La "Glasgow" entró en la zona de exclusión el 1° de mayo. Dos días después su helicóptero entró en acción, cuando se le alertó –junto con el de la "Coventry"– para atacar a una lancha patrullera argentina no identificada, que había disparado contra un Sea King del Escuadrón 826 a unas 70 millas al norte del grupo de portaaviones. El XZ247 se quedó sin poder usar su transmisor de UHF poco después de despegar, así que el ataque fue llevado a cabo por el helicóptero de la "Coventry". Una vez reparada su radio el aparato colaboró en la búsqueda de sobrevivientes, pero en ese momento se detectó lo que parecía ser otro patrullero, a unas 5 o 10 millas de distancia. El helicóptero de la "Glasgow" lo atacó con dos misiles Sea Skua mientras se disparaba contra él y pudieron verse dos explosiones a as 0435Z. No se pudo hacer una evaluación de los daños causados al adversario debido a la escasez de combustible, pero dos días después el buque (el "Alférez Sobral") cumpliendo una verdadera epopeya entró en Puerto Deseado, escoltado por el "Comodoro Py", con su puente de mando volado y el comandante y siete miembros de la tripulación muertos. El helicóptero de la "Coventry" creyó que había hundido al "Comodoro Somellera" (gemelo del "Sobral"), pero en realidad sin saberlo ambos aparatos habían atacado y dañado al mismo buque (ver notas sobre la "Coventry").

Las salidas para exploración en superficie continuaron hasta el 8 de mayo, cuando la tripulación llevó al XZ247 a bordo de la "Brilliant" para una operación que requería dos Lynx equipados con Sea Skuas, mientras que el XZ729 de este último buque –que tenía detector de anomalías magnéticas– se trasladó a la "Glasgow". La "Brilliant" se trasladó esa noche al norte del estrecho de San Carlos, donde los dos aparatos iniciaron una patrulla de detección de radar en busca de barcos enemigos, antes de hostigar a las tropas de guarnición en Puerto Howard con fuego de ametralladoras y lanzamiento de bengalas, un violento despertador! El XZ247 regresó a la "Glasgow" el 9 de mayo y el XZ729 se dirigió a la "Brilliant". El 10 este buque relevó a la "Coventry" en la misión de bombardeo de posiciones terrestres en los alrededores de Puer-

to Argentino. Dos días más tarde, cuando operaba a unas 25 millas al Este de la capital de las islas, fue atacada por dos escuadrillas de Skyhawks A-4B de la V Brigada que la alcanzaron con una bomba de 500 libras justo por encima de la línea de flotación. El proyectil pasó a través de la sala de máquinas y salió por el otro lado del buque, sin estallar, pero dejando un orificio de un metro de diámetro en ambos costados. Luego de efectuarse algunas reparaciones la "Glasgow" fue destacada junto con el "Hermes" y la Brodasword –el 14 de mayo– para desembarcar fuerzas especiales para la ahora famosa operación en Isla Borbón. El buque regresó al día siguiente para continuar con los bombardeos, pero el 25 de mayo esa misión fue asumida por la "Cardiff" y el helicóptero XZ247 se transfirió a la "Ambuscade", a cambio del XZ696 (un Lynx que no estaba equipado con Sea Skuas). La "Glasgow" fue amarrada al costado del "Stena Seaspreed" para su reparación en talleres en la jornada del 26 de mayo y partió al día siguiente de regreso al Reino Unido. El helicóptero desembarcó en Yeovilton el 19 de junio, donde el XZ696 fue marcado con una silueta blanca de un buque partido en dos en el lado de babor de su nariz. La "Glasgow" amarró en Portsmouth más tarde ese día.

La tripulación del helicóptero de la "Glasgow" durante el conflicto: capitán de corbeta J. A. Lister (comandante) mencionado en los partes; teniente R. J. Ornshaw, mencionado en los partes.

El buque fue desplegado nuevamente en Malvinas en 1982, dejando Portmouth el 6 de setiembre llevando a bordo al Lynx HAS.2 XZ694. Regresó el 20 de diciembre y el helicóptero desembarcó en Portland.

"MINERVA" (210)

Cuando la "Minerva" amarró en Devonport el 2 de abril debía ser sometida a un proceso de mantenimiento general. En consecuencia la tripulación de su helicóptero Lynx HAS.2 XZ248, "MV/424", no equipado con misiles Sea Skua, debía trasladarse a la "Liverpool" el 6 de abril. Sin embargo, este traslado no se concretó y se les asignó el Lynx HAS.2 XZ730 el día 3, que estaba equipado con Sea Skuas y que todavía llevaba el código "PN/454" pues había prestado servicios en la "Penelope" (el XZ248 fue enviado a la Unidad de Apoyo Naval el 6). El XZ730 partió de Yeovilton el 3, a bordo del Hércules C.1 XV299 y llegó a Wideawake (a las 0239Z del 5 de abril) donde fue montado. Se embarcó en el "Fort Austin" el 6 junto con la tripulación del helicóptero de la "Newcastle", partiendo con el buque hacia el sur el día 9. El "Fort Austin" se unió tres días más tarde al "Endurance" para la transferencia de tropas y equipos en vista de la operación "Paraquat". Luego el buque se dirigió a Ascensión el 13, encontrándose en ruta con las "Arrow", "Coventry" y "Glasgow" el 17, día en que los tres Lynx HAS.2 equipados con Sea Skuas fueron cambiados por los que se encontraban a bordo de esos buques. El Lynx (XZ730) de la "Minerva" fue transferida a la "Arrow" a cambio del XZ241, que no estaba equipado con Sea Skuas ni aparatos de detección de radar, pero se hallaba ya pintado con el esquema de camuflaje de baja visibilidad. El 17 se decidió que la tripulación debería retornar al Reino Unido con el XZ241 para efectuar modificaciones en el aparato y el helicóptero desembarcó en Ascensión el 22. Fue llevado por vía aérea a Yeovilton adonde llegó al día siguiente, junto con su tripulación.

Entretando la "Minerva" vio interrumpido bruscamente su mantenimiento de manera tal que pudiera ser desplegada en el Atlántico Sur y con este propósito se le suministró una nueva escuadrilla (224). Se la equipó con el Lynx HAS.2 XZ698 el 16 de abril, un helicóptero provisto de Sea Skuas que antes había estado en la Unidad de Apoyo Naval. El Lynx fue asignado y llevaba las marcas "-/306" (código del cuartel general del Escuadrón 806) pero debido al regreso a Yeovilton de la escuadrilla original de la "Minerva" el 23 de abril, se planteó un problema de doble identificación.

Esto se resolvió trasladando a la nueva escuadrilla de la "Minerva" (224) a la "Liverpool", mientras que la escuadrilla original de aquel buque se hizo cargo del XZ698 en reemplazo del XZ241. Al XZ698 se le asignó entonces el código 424, aunque no le fue pintado. La escuadrilla se embarcó en la "Minerva" el 10 de mayo en Devonport, con el mismo personal que había sido desplegado en el "Fort Austin", zarpando ese mismo día hacia el Atlántico Sur con el Grupo Bristol. En ruta se hicieron prácticas de vuelo en condiciones de guerra, sólo con una breve etapa en Ascensión el 19 de mayo, antes de que el buque entrase en la zona de exclusión el 26 de mayo, para unirse esa noche a la fuerza principal.

La Escuadrilla comenzó a efectuar patrullas radar y búsquedas en superficie para el grupo de portaaviones, hasta que el 29 de mayo el buque fue destacado para relevar a la "Argonaut" averiada por las bombas, para efectuar tareas de control de guerra antiaérea en el estrecho de San Carlos. El 31 de mayo se ordenó a las escuadrillas de la "Minerva" y de la "Arrow" buscar al buque hospital argentino "Bahía Paraíso", del que se sospechaba estaba contribuyendo al esfuerzo bélico. La nave fue ubicada al sur del estrecho de San Carlos y la abordó el helicóptero de la "Minerva", mientras que el de la "Arrow" actuaba como apoyo y enlace radio. No se encontró nada anormal a bordo, aunque en el hangar había dos aparatos, un Puma del Batallón de Aviación 601 y un Alouette III de la 1ª Escuadrilla de Helicópteros, ambos pintados de blanco y con las

cruces rojas requeridas para actuar en el transporte de heridos. La "Minerva" permaneció en el estrecho y la escuadrilla se dedicó a patrullar sobre posiciones enemigas ubicadas en la costa. Era usual que las escuadrillas permaneciesen en vuelo mientras el barco realizaba sus tareas de rutina. El 3 de junio, cuando volaban a unas 3 millas al sudeste del cabo Pembroke, el helicóptero fue atacado por un misil argentino no identificado, pero afortunadamente escapó sin ser alcanzado. Se cree que el proyectil era un Roland, pero es más verosímil que fuese en Tigercat o un Blowpipe.

La "Minerva" zarpó el 3 de junio para unirse al grupo de protaaviones para efectuar patrullas radar, pero durante la noche del 8 al 9 regresó al estrecho de San Carlos como escolta del "Engadine" y tres barreminas. Su siguiente misión se efectuó el 11 de junio, cuando en compañía de la escuadrilla del "Exeter" el Lynx despegó para efectuar una operación de distracción, lanzando rejillas de aluminio para hacer creer al enemigo que se efectuaba un desembarco heliportado en gran escala en las playas próximas a Puerto Argentino. Todo fue bien hasta que el radar de la defensa antiaérea enemiga intentó "enganchar" a ambos aparatos, a unas cuatro millas de Puerto Argentino. Se identificó un radar-guía de Roland y la tripulación del helicóptero de la "Minerva" se sintió especialmente preocupada, pues ya había tenido un encuentro cercano con un misil hacía poco tiempo. El 14 de junio se supo que las fuerzas argentinas habían informado sobre el rechazo de un desembarco heliportado durante la noche del 11 de junio y el comodoro Clapp (el comandante de operaciones anfibias a bordo del "Fearless") destacó el éxito de la misión, que había permitido distraer al enemigo mientras avanzaban las tropas.

Después de la capitulación, la "Minerva" se dirigió a Puerto William el 17 de junio, adonde permaneció hasta que fue relevada por la "Penelope" el 14 de julio. En ese período el XZ698 fue enviado a la "Birmingham" en un préstamo por dos días, debido a que el helicóptero de ese buque, en XZ693, se hallaba inutilizado. La "Minerva" abandonó finalmente la zona de exclusión el 15 de julio y la escuadrilla desembarcó en su nueva base de Portland antes de que el buque amarrase en Portsmouth, el 3 de agosto.

La tripulación del helicóptero de la "Minverva" durante el conflicto: capitán de corbeta G. R. Moodie (comandante); teniente S. K. Collard.

La "Minerva" fue destacada nuevamente a Malvinas en 1982. Debía zarpar el 8 de noviembre, pero la partida se postergó durante seis días por problemas técnicos, seguido por una reparación en Portland, donde el buque sufrió una colisión sin importancia con la "Yarmouth" el 22 de noviembre. Después de los arreglos finalmente dejó Devonport el 29, con el Lynx HAS.2 XZ698 "-/424" (ya pintado con el esquema de camuflaje gris oscuro) que había sido embarcado en Portland el 15 de noviembre. El buque retornó a Devonport el 24 de marzo de 1983 y el helicóptero desembarcó en Devonport al día siguiente.

"NEWCASTLE" (203)

La "Newcastle" había comenzado en febrero en Portsmouth un período de mantenimiento que debía durar doce meses y no fue desplegada al Altántico Sur sino más tarde ese año. Sin embargo, la escuadrilla permaneció en servicio y operaba el Lynx HAS.2 XZ242 "NC/345", bautizado Wee Geordie" (equipado con Sea Skuas). El 2 de abril el Lynx fue preparado para ser transportado por vía aérea a Ascensión, dejando Yeovilton al día siguiente a bordo del Hércules C.1 XV293. A su llegada a Wideawake el 4 de abril el helicóptero fue montado nuevamente y efectuó vuelos de prueba antes de ambarcarse el 6 de abril en el "Fort Austin", acompañado por las escuadrillas de la "Minerva" y la de pruebas. A la escuadrilla de la "Newcastle" (ver más adelante) se unieron el teniente A. Harper (antes en la escuadrilla del cuartel general) y el capitán de corbeta R. K. O'Neill (antes observador principal del cuartel general) quien era el comandante del destacamento.

El "Fort Austin" zarpó el 9 de abril para reaprovisionar al "Endurance" en vista de la operación "Paraquat", antes de regresar al norte el 13 de abril, para unirse al Grupo Avanzado y transferir los tres helicópteros equipados con Sea Skuas a los buques que iban hacia el sur. Este encuentro se efectuó el 17 de abril, oportunidad en que la "Coventry" recibió al XZ242 y transfirió el XZ700 que no tenía Sea Skuas al "Fort Austin", para su posterior entrega a la escuadrilla de la "Newcastle", aunque el aparato no adoptó el código (345), pues en ese momento eran asignados por las escuadrillas a bordo del "Fort Austin". El buque llegó nuevamente a Ascensión el 20 de abril y la escuadrilla de la "Minerva" desembarcó el 22. La nave zarpó hacia el sur el día siguiente y entró en la Zona de Exclusión el 3 de mayo.

El "Fort Austin" comenzó inmediatamente operaciones como unidad flotante de apoyo a la aviación naval. El Lynx de la "Alacrity" (XZ736) fue recibido el 3 de mayo para ser reparado por averías en combate y se lo cambió por el XZ700, no equipado por Sea Skuas, efectuándose en la operación inversa tras los arreglos, el 8 de mayo. El 4 de mayo el personal de la escuadrilla de la "Newcastle" fue transferido al "Invencible" para recobrar al XZ720, un Lynx que tampoco tenía Sea Skuas, que había estado antes con la escuadrilla de la "Alacrity" e inactivo desde el 24 de abril. El helicóptero llegó esa tarde al "Fort Austin". Un tercer Lynx HAS.2 se unió a la escuadrilla de a "Newcastle" a bordo del "Fort Austin" el 8 de mayo, cuando el XZ725 fue embarcado desde la "Brilliant".

Este aparato, no equipado con Sea Skuas, había pertenecido a la escuadrilla del "Sheffield", luego pasó a la "Brilliant" el 22 de abril a cambio del XZ721, para tomar parte en la operación "Paraquat". Cuando el "Sheffield" fue atacado el 3 de mayo el XZ721 fue recobrado por el "Hermes" antes de regresar a la "Brilliant" el 7 de mayo.

El 17 de mayo el "Fort Austin" fue requerido para que tomase a bordo a cuatro Sea Kings HAS.5 del Escuadrón 826 del "Hermes" para hacer llegar a bordo del portaaviones a más Sea Harriers FRS.1 y el Harrier GR.3 que eran esperados al día siguiente desde el "Atlantic Conveyor". En consecuencia la Escuadrilla de Pruebas (con el XZ725) fue transferida al "Invincible" el 17 de mayo, mientras que la escuadrilla de la "Newcastle" se embarcó en el "Hermes" con los XZ240 (de la Escuadrilla de Pruebas), XZ700 y XZ720. Pero el creciente amontonamiento en el puente del "Hermes" hizo necesario transferir al XZ700 (que había recibido piezas de repuesto del XZ736) al "Atlantic Conveyor" hasta el 20 de mayo. Desgraciadamente este helicóptero se perdió cuando el buque fue alcanzado por un misil Exocet el 25 de mayo. Luego de la pérdida del "Atlantic Conveyor" se decidió que el "Hermes" operase un Lynx por vez, con la misión de desviar Exocets con medidas electrónicas.

La Escuadrilla de Pruebas a bordo del "Invincible" pidió prestado el XZ720 el 10 de junio, dado que el XZ725 necesitaba el cambio de la caja de velocidades. La escuadrilla de la "Newcastle" continuó utilizando el XZ240, mientras que el XZ720 no regreso al "Hermes" hasta el 17 de junio, tres días después de la capitulación argentina. El "Hermes" permaneció en su puesto hasta que zarpó hacia Puerto Williams el 3 de julio, en ruta hacia el Reino Unido. El portaaviones llegó a Portsmouth el 21 de julio, con los XZ240 y XZ720 sobre el puente, los cuales al día siguiente volaron hacia Yeovilton.

La tripulación del helicóptero a bordo de la "Newcastle" durante el conflicto: capitán de corbeta R. K. O'Neill (observador en jefe); teniente A. Harper (piloto); capitán de corbeta R. H. Sear (comandante, piloto); teniente D. A. Murphy (observador).

La "Newcastle" fue desplegada nuevamente en Malvinas más tarde en 1982, pues su mantenimiento demandó varios meses. Zarpó de Portsmouth el 6 de setiembre llevando a bordo el Lynx de reemplazo XZ256. Este helicóptero resultó luego dañado en el Atlántico Sur durante el despliegue y se lo transfirió a la escuadrilla de la "Southampton" el 23 de setiembre, a cambio del XZ731. La "Newcastle" regresó a Portsmouth el 20 de diciembre y el Lynx desembarcó en Portland.

"PENELOPE" (209)

La "Penelope" se encontraba en Devonport el 29 de marzo, con su equipamiento con misiles SSM Exocet casi concluido. Las pruebas en el mar se realizaron entre el 12 y el 15 de abril y del 19 al 5 de mayo. Su escuadrilla operaba con el Lynx HAS.2 XZ730, código "Pn/454" equipado con Sea Skuas y contramedidas electrónicas. Debido a la necesidad que había en el Atlántico Sur de aparatos con esos misiles, fue pasado a la escuadrilla de la "Minverva" el 3 de abril. La escuadrilla de la "Penelope" recibió el XZ691 equipado con Sea Skuas el 26 de abril, ya pintado con el esquema de baja visibilidad. El código 454 le fue asignado, pero n fue pintado en el XZ691 ni sus sucesores. El XZ691 voló desde Yeovilton a Lee-on-Solent el 6 de mayo, donde los técnicos de la Unidad de Prueba de Aviones Navales le instalaron un transponder de 1 banda y el Lynx regresó al día siguiente. La escuadrilla se embarcó en la "Penelope" el 10 de mayo después de que el buque zarpó de Devonport hacia el Atlántico Sur con el grupo "Bristol". La tripulación comenzó inmediatamente a practicar barreras de radar, búsqueda en superficie y la técnica del vuelo nocturno, aunque tuvo poco tiempo para entrenarse en apoyo de artillería naval durante la corta parada en Ascensión, el 19 de mayo.

La "Penelope" se unió a la Fuerza de Tareas en la noche del 25 al 26 de mayo y en las siguientes tres semanas estuvo dedicada esencialmente a tareas de escolta en la zona de los desembarcos, mientras que su tripulación efectuaba prácticas de búsquedas en superficie y detección de emisiones de radar. Un misil no identificado fue disparado contra el helicóptero desde Isla Borbón el 7 de junio (probablemente un Blowpipe), pero el Lynx escapó intacto. Seis días más tarde hubo oportunidad de responder al ataque, cuando la escuadrilla de la "Penelope" debió efectuar una patrulla baja altura sobre Bahía Choiseul en busca de barcos argentinos, pero lo único que halló fue la lancha de la Prefectura "Río Iguazú" varada en la costa. Esta embarcación había resultado averiada durante un ataque de Sea Harriers el 22 de mayo y estaba en costa norte de la bahía y junto a ella había una carpa con suministros. El helicóptero disparó un misil Sea Skua que hizo impacto en el puente de la lancha y estalló. No había rastros de otra embarcación, sobre cuya presencia cerca de Isla Becher se había informado. En la segunda quincena de junio el XZ691 comenzó a tener problemas de vibraciones y el 2 de julio se lo trasladó a la "Broadword" que estaba a punto de zapar para el Reino Unido. A cambio se recibió el XZ723, un aparato equipado con Sea Skuas y contramedida electrónicas, que llegó vía el "Fort Grange" y el "Regent".

El 4 de julio la "Penelope" actuó como anfitrión de la escuadrilla del "Exeter" que llegó a las 0815Z para

reaprovisionarse de combustibles en camino a investigar un contacto radar, que se había establecido al oeste de Malvinas.

El buque permaneció en posición hasta el 23 de agosto, en cuyo período la escuadrilla fue destacada durante un breve lapso –entre el 23 y el 25 de julio– a la Birmingham, pues el XZ693 estaba inutilizado. La "Penelope" regresó a su base el 10 de setiembre, junto con la "Andromeda" y la "Avenger" y cuando los tres buques pasaron junto al rompeolas de Plymouth las tres escuadrillas djespegaron e hicieron sobrevuelos en Devonport, antes de dirigirse a Portland.

Tripulación del helicóptero de la "Penelope" durante el conflicto: teniente C. E. Mervick (comandante); teniente N. J. Last.

"SHEFFIELD" (213)

El "Sheffield" zarpó en Gibraltar el 26 de marzo para participar en el ejercicio "Springtrain" para el cual su escuadrilla se embarcó con el Lynx HAS.2 XZ725 no equipado con misiles Sea Skua, código "SD/337". Al buque se le ordenó el 2 de abril partir directamente para el Atlántico Sur y como en todas las otras escuadrillas su helicóptero fue pintado con el esquema de camuflaje de baja visibilidad. El código 337 permaneció asignado, pero no le fue pintado al XZ725 o a las máquinas que lo reemplazaron. La tripulación comenzó un período de repaso de procedimientos de vuelo en tiempo de guerra. El buque llegó a Ascensión el 11 de abril y durante los tres días siguientes la escuadrilla pudo practicr apoyo de fuego naval entre misiones de transporte de cargas, antes de que le "Sheffield" zarpase una vez más, junto con la "Brilliant" como integrante del grupo de avanzada. El 22 de abril la "Brilliant" fue destacada del grupo hacia Georgia del Sur para la operación "Paraquat", dejando al "Sheffield" al mando. Para aquella operación la "Brilliant" no necesitaba un Lynx equipado con Sea Skuas, porque se tenía entendido que iba a actuar como patrulla radar y transporte de tropas, así que el XZ725 fue trasladado desde el "Sheffield" a cambio XZ721, equipado con Sea Skuas y torpedos Stingray.

El "Sheffield" se encontraba ya en posición cuando se estableció la zona de exclusión el 1º de mayo y asumió la función de piquete avanzado de radar, a unas 20 millas al oeste del grupo de portaaviones, mientras la escuadrilla comenzaba una serie de patrullas y de búsquedas en superficie. El 4 de mayo el barco se desplazó más cerca de Malvinas para hacerse cargo de las tareas de "Coventry" (que tenía problemas en su radar). Desgraciadamente el período de operaciones del buque fue muy breve, porque el 4 de mayo a las 1419Z, mientras hacía de piquete a unas 70 millas al sur-sudeste de Puerto Argentino fue atacado por dos Super Etendards de la 2ª Escuadrilla. Se cree que el primer Exocet fue desviado por las rejillas de aluminio, dado que un contacto a bajo nivel que se aproximaba desde el oeste desapareció poco después de las pantallas. El teniente B. S. Layshon (comandante de escuadrilla) y el teniente P. Walpole (de la tripulación del barco) estaban en ese momento en el puente y cuando miraron sobre la amura de estribor divisaron una estela de humo próxima a la superficie del océano, que era un segundo Exocet acercándose velozmente. Sólo cinco segundos después el misil alcanzó al "Sheffield" en el medio de su superestructura, dos metros por encima de la línea de flotación, entre la sala de operaciones y la de máquinas de proa. Parece que el proyectil no estalló, pero los incendios originados por su carga de combustible no consumida pronto escaparon a todo control. Los equipos de control de averías se pusieron a trabajar inmediatamente, pero la cañería principal de agua del barco había sido destruida por el impacto. Las llamas se expandieron rápidamente, así como nubes de humo acre y el capitán no tuvo otra opción que dar la orden de abandonar el buque. El helicóptero salió intacto del ataque y se dirigió al "Hermes", antes de ser destinado a la escuadrilla de la "Brilliant" el 9 para llevarlo a puerto en Georgia del Sur, pero a las 0435Z del 10 de mayo se hundió en el mar tormentoso al sudeste de Malvinas.

Tripulación del helicóptero del "Sheffield" durante el conflicto: teniente B. S. Layshon (comandante); teniente A. W. Clark.

ESCUADRILLA DE PRUEBAS (230)

Al comienzo del conflicto la Escuadrilla de Pruebas estaba operando desde Yeovilton con el Lynx HAS.2 XZ719, código "-/479" y marcado con un relámpago en blanco hacia la parte de la cola, en vez de las inscripciones usuales. El 2 de abril la escuadrilla se preparó para su despliegue en el Atlántico Sur el XZ719 fue cambiado por el XZ247 equipado con Sea Skuas, que había estado operando con la escuadrilla de la "Birmingham". Se le había asignado el código 333, pero no le fue pintado aunque la inscripción "HMS Birmingham" estaba en blanco en la nariz de la máquina. Al ser transferido a la escuadrilla de pruebas se le borraron esas marcas y se le asignó el código 306, que tampoco le fue pintado. El aparato fue preparado para su transporte por vía aérea a Ascensión y salió de Yeovilton el 3 de abril en el Hércules C.1 CV306. Llegó a Wideawake al día siguiente y se lo montó nuevamente y probó en vuelo antes de embarcarlo en el

"Fort Austin" el 6 de abril, junto con las escuadrillas de la "Newcastle" y de la "Minerva". El buque zarpó el 9 de abril para encontrarse y aprovisionar al "Endurance", antes de que se iniciara la operación "Paraquat".

El encuentro se efectuó el 12 de abril y el "Fort Austin" navegó una vez más hacia el norte para dirigirse a Ascensión. En el camino se encontró con los buques del grupo avanzado que iba hacia el sur, y allí los helicópteros no equipados con Sea Skuas fueron cambiados por los que tenían misiles, que iban a bordo del "Fort Austin". Esto se concretó el 17 de abril, cuando la escuadrilla de pruebas cambió el XZ247 por el XZ732 de la escuadrilla de la "Glasgow". El XZ732 no adoptó un código como las escuadrillas que se encontraban en el "Fort Austin", que de todas maneras no usaban. El buque continuó viaje hacia Ascensión donde desembarcó la escuadrilla de la "Minerva" el 22 de abril para retornar al Reino Unido. El barco regresó otra vez al sur al día siguiente, entrando en la zona de exclusión el 3 de mayo. Dos días más tarde la Escuadrilla de Pruebas envió al XZ732 a la escuadrilla de la "Broadasword", a cambio del XZ249, un aparato equipado con detector de blancos por calor, contramedidas electrónicas y Sea Skuas.

Tripulaciones de la Escuadrilla de Pruebas durante el conflicto: teniente M. M. Butcher (comandante); teniente M. D. Llewelyn-Jones.

Otras tripulaciones que participaron en el conflicto: capitán de corbeta R. A. Edwards (ex comandante de la escuadrilla de la Argonaut); capitán de corbeta D. H. Yates (ex comandante del Escuadrón 815); teniente P. Finan (del Escuadrón 702); teniente P. A. Harrall (instructor de combate del Escuadrón 815).

DESPLIEGUE TRAS LA CAPITULACION

Como los siguientes buques no salieron del Reino Unido sino después de la capitulación argentina, no fueron elegidos para su inclusión en el texto principal de este libro. Sin embargo una información básica sobre los movimientos de los barcos y sus escuadrillas están en las secciones individuales por buques y aviones.

"Amazon", Escuadrilla 208

El buque y su escuadrilla (Lynx HAS.2 XZ735 (329)) no zarpó del Reino Unido hacia el Atlántico Sur hasta el 2 de agosto.

"Battleaxe", Escuadrilla 201

El buque y su escuadrilla (Lynx HAS.2 XZ727 (403)) no zarparon del Reino Unido hacia el Atlántico Sur hasta el 2 de agosto.

"Birmingham", Escuadrilla 201

El buque y su escuadrilla (Lynx HAS.2 333) no zarparon del Reino Unido hacia el Atlántico Sur hasta el 18 de junio.

"Brazen", Escuadrilla 235

El buque y su escuadrilla (Lynx HAS.2 XZ690 (330)) no zarparon del Reino Unido hacia el Atlántico Sur hasta el 8 de noviembre.

"Charybdis", Escuadrilla 228

El buque y su escuadrilla (Lynx HAS.2 XZ734 (431)) no zarparon del Reino Unido hacia el Atlántico Sur hasta el 8 de noviembre.

"Danae", Escuadrilla 218

El buque y su escuadrilla (Lynx HAS.2 XZ726 (464)) no zarparon del Reino Unido hacia el Atlántico Sur hasta el 18/19 de junio.

"Liverpool", Escuadrilla 224

El buque y su escuadrilla (Lynx HAS.2 XZ245 "-/332) no zarparon del Reino Unido hacia el Atlántico Sur hasta el 8 de noviembre.

"Phoebe", Escuadrilla 242

El buque y su escuadrilla (Lynx HAS.2 XZ724) no zarparon del Reino Unido hacia el Atlántico Sur hasta el 6 de setiembre.

"Sirius", Escuadrilla 243

El buque y su escuadrilla (Lynx HAS.2 XZ255 (450)) no zarparon del Reino Unido hacia el Atlántico Sur hasta el 6 de setiembre.

"Southampton", Escuadrilla 202

El buque y su escuadrilla (Lynx HAS.2 XZ731 (345)) no zarparon del Reino Unido hacia el Atlántico Sur hasta el 18 de junio.

DETALLES INDIVIDUALES DE LOS AVIONES

XZ 233 HAS.2

El 29/III/82 con el Escuadrón 815, en la escuadrilla de la "Argonaut" en Yeovilton, código "AT/466", llamado "Jason". Se embarcó en la "Argonaut" desde Yeovilton el 5/IV/82 para trabajar en el buque tras su período de mantenimiento. Se embarcó en Yeovilton el 14/IV/82 (para modificarlo para Sea Skuas) y finalmente se reembarcó en la "Argonaut" el 19/IV/82 (justo después que ésta partió de Devonport) navegando con ella hacia Ascensión y el Atlántico Sur. Cuando se embarcó ya se le había pintado con el esquema de baja visibilidad que consistía en una capa azul oscuro (que cubrían las inscripciones anteriores), escarapelas azul/rojas (de medida standard) y números de serie en negro. Por alguna razón desconocida las inscripciones ROYAL NAVY en blanco fueron conservadas. El código 466 continuó asignado pero no se lo pintó. El 5/VI/82 la "Argonaut" recibió órdenes de regresar al Reino Unido. Ese día el helicóptero fue transferido a la "Cardiff" (a cambio del XZ254 no equipado con Sea Skuas, el código 335 le fue asignado pero no pintado).

El 13/VI/82 cuando era piloteado por el teniente Clayton a unas 50 millas al sur del estrecho de San Carlos fue atacado por dos Daggers de la VI Brigada. A pesar de los reiterados disparos logró escapar intacto.

Debido a problemas mecánicos fue transferido a la escuadrilla de la "Brilliant" el 22/VI/82 a cambio del XZ721 (equipado con Sea Skuas y Stingrays), código 341 le fue adjudicado pero no se lo pintó. Zarpó con el buque hacia la zona de exclusión el 23/VI/82, luego partió hacia el Reino Unido y llegó a Yeovilton el 13/VII/82.

En la fecha de su llegada a Yeovilton todavía tenía la inscripción ROYAL NAVY en letras blancas.

XZ240 HAS.2

El 29/III/82 en la Unidad de Apoyo a la Aviación Naval de Yeovilton, con el código VL/-'. Transferido al Escuadrón 815 en Yeovilton el 10/IV/82 (equipado con Sea Skuas, contramedida electrónicas y detector de blancos por calor). Preparado para carga aérea el 14/IV/82 (todavía con el código VL/-') y partió el 16/IV/82 para Ascensión a bordo del Hércules C.1 XV185. A su llegada fue armada por el equipo naval 1222 y destinado inmediatamente a la escuadrilla de la "Broadsword", fue llevado en vuelo al "Invencible" el 18/IV/82 para su transporte al sur (dado que la "Broadsword" llevaba ya dos helicópteros a bordo). El 20/IV/82 fue utilizado por la "Broadsword" y finalmente fue transferido permanentemente a ese buque desde el "Invencible" el 24/IV/82, como parte de un triple intercambio entre el portaaviones, la mencionada fragata y la "Alacrity" (ver también XZ720 y XZ736). En un determinado momento de ese período se le aplicó un esquema de baja visibilidad (cuyos detalles exactos no se conocen). Durante su permanencia en la "Broadsword" se le asignó el código 348 pero no le fue pintado. Permaneció con el buque hasta el 5/V/82 cuando fue transferido al "Fort Austin" a cargo de la Escuadrilla de Pruebas, a cambio del XZ732 que no estaba equipado con Sea Skuas. Ningún código le fue asignado a los aparatos a bordo del "Fort Austin" que los había dispensado de usarlos. Transferido a la escuadrilla de la "newcastle" el 17/V/82 (siempre a bordo del "Fort Autin") a cambio del XZ725, fue llevado en vuelo al "Hermes" con la escuadrilla ese día, para cumplir funciones de señuelo de Exocets con su radar y dando lugar a bordo del "Fort Austin" para cuatro Sea Kings del Escuadrón 820; no se le asignó código.

En el "Hermes" su esquema de camuflaje de baja visibilidad consistía en azul oscuro sobre toda la estructura, cubriendo las escarapelas y la inscripción en blanco de ROYAL NAVY, pero conservaba en negro los números de serie. Permaneció con el portaaviones, zarpando con el desde Puerto William el 3/VII/82 en ruta hacia el Reino Unido. Llegó a Portsmouth a bordo del "Hermes" el 21/VII/82 y fue trasladado en vuelo a Yeovilton el 22/VII/82.

XZ241 HAS.2

El 29/III/82 se encontraba con el Escuadrón 815, escuadrilla de la "Arrow", código 'AW/326' (sin Sea Skuas) operando desde Gibraltar en el marco del ejercicio "Springtrain". Se le ordenó dirigirse directamente al sur con el barco el 2/IV/82, llegando a Ascensión el 11/IV/82. Entre esa fecha y el 14/IV/82 (cuando el buque zarpó para el Atlántico Sur) fue pintado en el esquema de baja visibilidad, consistente en una capa de color azul oscuro (que borró la inscripción ROYAL NAVY y otras letras). Los números de serie en blanco fueron conservados, se adoptaron escarapelas rojo/azul y le siguió asignado el código 326, pero no le fue pintado. La "Arrow" se encontró con el "Fort Austin" (que iba rumbo norte hacia Ascensión) el 17/IV/82 y el Lynx le fue transferido para su utilización en la "Minerva", a cambio del XZ730, equipado con misiles Sea Skua. El código de la "Minerva" (424) no le fue asignado, pues para ese entonces el "Fort Austin" había dispensado de su uso. Voló a Wideawake el 22/IV/82, fue desarmado por el equipo naval 1222 para su transporte por avión al Reino Unido, a Yeovilton, adonde llegó en el Hércules C.1 XV297 el 26/IV/82.

XZ242 HAS.2

El 29/III/82 estaba en el Escuadrón 815, escuadrilla de la "Newcastle", código 'NC/345' y se llamaba "Wee Geordie" (equipado con Sea Skuas). En ese momento se encontraba con base en tierra, en Yeovilton, mientras se reacondicionaba el buque. El 2/IV/82 el personal de la escuadrilla y el Lynx fueron preparados para su despliegue a Ascensión previamente a su asignación a un buque de la Fuerza de Tareas. Desarmado (pero todavía con el código 'NC/345' fue llevado a Wideawake en el Hércules C.1 XV293 y llegó el 4/IV/82. Fue montado nuevamente el 5/IV/82 y luego de ser probado en vuelo se lo condujo el 6 al "Fort Austin" (todavía asignado a la escuadrilla de la "Newcastle"). Salió de Ascensión con el buque el 9/IV/82 permaneciendo en la nave hasta el 17/IV/82, cuando el "Fort Austin" se encontró con la "Coventry" a cambio del XZ700, que no estaba equipado con Sea Skuas. Fue pintado con el esquema de baja visibilidad, sin que se conozcan exactamente los detalles. El código 336 le fue asignado pero no se lo pintaron.

El 3/V/82 tripulado por el capitán de corbeta Rich y el teniente Ledingham atacó al patrullero argentino "Alférez Sobral" con dos Sea Skuas. Este ataque y luego otro del XZ247 de la escuadrilla de la "Glasgow" logró impactos en el puente de la embarcación, causando ocho muertos. El buque averiado se las arregló para regresar a Puerto Deseado el 5/V/82.

La "Coventry" fue a su vez atacada por dos A-4B de la V Brigada el 25/V/82 y alcanzada por tres bombas lanzadas por el primer teniente Velazco (en el C-207). El helicóptero se encontraba en cubierta en ese momento y se hundió con el barco, diez millas al norte de Isla Borbón (51° 05' S 59° 45' O).

XZ245 HAS.2

Desplegado después del 14/VI/82

El 15/VI/82 se hallaba en la Unidad de Apoyo Aeronaval de Yeovilton, antes de ser conducidos a la fábrica Westland, también en Yeovilton, el 17/VI/82, para equiparlo con un detector de anomalías magnéticas. Fue devuelto a la Unidad de Apoyo el 12/VII/82 y se le vió allí el 18/VIII/82 pintado de gris-oscuro, con escarapelas rojo/azul, números de serie en negro y sin la inscripción ROYAL NAVY. EL 6/IX/82 fue transferido al Escuadrón 815, escuadrilla de la "Liverpool" y voló ese mismo día a Portland. Se le asignó el código 332, pero no se lo pintaron. Se embarcó en dicho buque en Devonport el 8/XI/82 con el número de código '-/332' en negro y partió para su despliegue en el Atlántico Sur. Visitó Culdrose el 27/III/83 y luego desembarcó en Portland el 28/III/83, antes de que la "Liverpool" amarrase el mismo día en Devonport.

XZ247 HAS.2

El 29/III/82 se hallaba en el Escuadrón 815, en la escuadrilla de la "Birmingham", con la inscripción "HMS BIRMINGHAM" en la nariz. Estaba equipado con Sea Skuas, se le asignó el código 333 pero no se lo pintó. Transferido a la Escuadrilla de Pruebas del Escuadrón 815 en Yeovilton el 2/IC/82 (borrándole la inscripción en la nariz), con el código 306 que no fue pintado. El personal de la escuadrilla y el helicóptero fueron preparados ese día para su despliegue en Ascensión, previamente a su asignación a un buque de la Fuerza de Tareas.

El Lynx desarmado fue llevado a Wideawake, vía Gibraltar el 3/IV/82 a bordo del Hércules C.1 XV306 y llegó al día siguiente. Rearmado y probado en vuelo embarcó en el "Fort Austin" el 6/IV/82 (todavía asignado a la Escuadrilla de Pruebas). Zarpó hacia el sur con el barco el 9/IV/82 y permaneció a bordo hasta el 17/IV/82, cuando el "Fort Austin" se unió a la "Glasgow". Transferido a este último buque a cambio del XZ732 no equipado con Sea Skuas. Para ese entonces, o poco después del traslado, fue pintado con el esquema de baja visibilidad consistente en azul oscuro en toda la estructura con la inscripción ROYAL NAVY en letras negras. Los números de serie fueron cubiertos con rectángulos negros y la parte blanca de las escarapelas cubiertas también de negro. El código 344 permaneció, pero no le fue pintado.

El 3/V/82 tripulado por el capitán de corbeta Lister y el teniente Ormshaw atacó al "Alférez Sobral" con dos Sea Skuas. Este ataque y uno previo por el XZ242 de la "Coventry" hicieron impactos en el puente de la embarcación y mataron a ocho tripulantes. El buque averiado, a pesar de todo se las arregló para regresar a Puerto Deseado el 5/V/82 por sus propios medios.

"Prestado" por 24 horas a la "Brilliant" el 8/V/82, para una misión que requería dos Lynx equipados con Sea Skuas. El XZ729 de la escuadrilla de la "Brilliant" operó temporariamente desde la "Glasgow" y ambos aparatos regresaron a sus respectivos buques el 9/V/82. La "Glasgow" se dirigió a los talleres flotantes el 25/V/82 para ser sometida a reparaciones por daños causados por bombas (sufridos el 12/V/82) antes de regresar al Reino Unido. El Lynx fue transferido a la "Ambuscade" ese día (a cambio del XZ696 no equipado con Sea Skuas), al que se le asignó el código 336 pero no se lo pintó. Prestado esta vez a la "Avenger" el 29/v/82 por 12 horas, mientras su Lynx (XZ249) se hallaba inutilizado. Zarpó con la "Ambuscade" desde la zona de exclusión el 5/VII/82 para su regreso al Reino Unido. Despegó hacia Portland el 24/VII/82 antes de la llegada del buque a Devonport, más tarde ese día.

XZ249 HAS.2

El 29/II/82 se encontraba en la Unidad de Apoyo Aeronaval en Yeovilton, llevando su antiguo código de la escuadrilla de la "Alacrity" '-/327'. El 19/IV/82 pasó al Escuadrón 815 en Yeovilton, para la formación de una segunda escuadrilla de la "Avenger" (240) (ver XZ692 para los detalles de la Escuadrilla 205 de la "Avenger"). Se le asignó el código 307 pero no se lo pintó. Se embarcó en la "Avenger" el 26/IV/82 para continuar diez días de pruebas en el mar hasta que voló a Yeovilton el 5/V/82 (todavía con la inscripción '-/327'). Como necesitaba un cambio de motor se aprovechó la oportunidad para equiparlo con Sea Skuas (terminando el 9/V/82). Se embarcó nuevamente en la "Avenger" frente a Plymouth el 10/V/82 justamente después que ésta dejase Devonport rumbo al Atlántico Sur. Durante el viaje a Ascensión se le aplicó el esquema de baja visibilidad (no se conocen con exactitud los detalles), pero permaneció con el código 307. El XZ249 dejó Malvinas el 23/VIII/82 a bordo de la "Avenger" para su regreso al Reino Unido. Cuando el buque entraba en la bahía de Plymouth el 10/IX/82 el helicóptero despegó para formar con el XZ722 y el XZ723 de la "Andromeda" y de la "Penelope" para un sobrevuelo de los tres buques cuando éstos

amarraron en Devonport. Luego los tres helicópteros se dirigieron a Portland.

XZ251 HAS.2

El 29/III/82 se encontraba en la Unidad de Apoyo Aeronaval de Yeovilton (equipado con Sea Skuas), todavía llevando el antiguo código del Escuadrón 702 '-/746'. Probado en vuelo (todavía con el mismo código) el 3/IV/82 antes de su transferencia al Escuadrón 815, escuadrilla de la "Ardent" en Yeovilton el 7/IV/82 (reemplazando al XZ244 no equipado con Sea Skuas). Con el código 'AD/340' asignado el 14/IV/82, fue llamado "Avon". Se embarcó en la "Ardent" en Devonport el 19/IV/82 y zarpó ese día hacia Ascensión y el Atlántico Sur. Durante el viaje se le aplicó el esquema de baja visibilidad (no se conocen los detalles) y permaneció con el código 340 aunque no se lo pintó.

El 21/V/82 cuando la "Ardent" se encontraba en Bahía Brantham una bomba lanzada por un Dager de la VI Brigada alcanzó al buque cerca del hangar. La explosión destruyó al Lynx y sus restos se hundieron con el barco frente a la Isla Noroeste (51° 35' S 59° 13' O) el 22/V/82.

XZ254 HAS.2

El 29/III/82 estaba en el Escuadrón 815, escuadrilla de la "Cardiff" en la patrulla del Golfo Pérsico. No estaba equipado con Sea Skuas y su código era 'CF/335'. Salió de Mombassa, Kenia, con el buque el 20/IV/82 y llegó a Gibraltar el 7/V/82. Zarpó hacia Ascensión y el Atlántico sur el 12/V/82. Durante el viaje se le aplicó el esquema de baja visibilidad, azul oscuro, borrando la inscripción ROYAL NAVY y números. Se adoptaron escarapelas rojo/azul y permaneció asignado al código 335, pero no le fue pintado. Temporariamente estacionado en la "Brilliant" desde el 27-30/V/82. Transferido a la escuadrilla de la "Argonaut" el 5/VI/82 (a cambio del XZ233 equipado con Sea Skuas) se le asignó el código 406, pero no se lo pintó. Dejó la zona de exclusión a bordo de la "Argonaut" el 5/VI/82 para regresar al Reino Unido. Despegó del buque el 26/VI/82 para volar a Yeovilton (vía Longroom) antes de que la nave llegase a Devonport más tarde ese día.

XZ255 HAS.2

El 15/VI/82 se hallaba en Westland Helicopters de Yeovilton para que se le equipase con un detector de anomalías magnéticas. Entregado el 22/VI/82 a la Unidad de Apoyo Aeronaval de Yeovilton y para el 25/VI/82 había sido pintado con el esquema completo gris-oscuro, con números de serie en negro, escarapelas rojo/azul y sin la inscripción ROYAL NAVY. Transferido al Escuadrón 815, escuadrilla de la "Sirius" en Yeovilton el 5/VII/82, con el código 450 asignado, pero no se lo pintó. Voló a la nueva base del 815 en Portland el 19/VII/82. Zarpó con el buque desde Devonport el 6/IX/82 para su despliegue en el Atlántico Sur. Se cree que desembarcó en Portland justo antes de que el buque amarrase en Devonport el 19/XII/82.

XZ256 HAS.2

El 15/VI/82 se encontraba en Westland Helicopters de Yeovilton para la instalación de un detector de anomalías magnéticas. Entregado a la Unidad de Apoyo Aeronaval el 16/VI/82 y el 17/VI/82 fue pintado con el esquema total gris-oscuro, con números de serie en negro, escarapelas rojo/azul y se le borraron las inscripciones ROYAL NAVY. Transferido al Escuadrón 815, escuadrilla de la "Newcastle" en Yeovilton el 26/VII/82, voló a la nueva base del Escuadrón 815 en Portland. Desplegado al Atlántico Sur con el buque zarpó de Portsmouth el 6/IX/82. Averiado por una ola durante la travesía, cuando se encontraba en cubierta con los rotores girando. Fue trasladado por medio de una grúa al "Astronomer" al norte de Puerto Argentino y luego a la "Southampton" que estaba a punto de zarpar de regreso al Reino Unido. Oficialmente se integró a la escuadrilla de la "Southampton" el 23/IX/82 (su propio Lynx XZ731 había sido transferido a la "Newcastle"); le fue asignado el código 334, pero no se lo pintó. Regresó a Portsmouth con el buque el 17/X/82, desembarcado por medio de una grúa el 19/X/82, fue llevado por carretera a Yeovilton el mismo día, para ser reparado en la Unidad de Apoyo Aeronaval.

XZ690 HAS.2

Desplegado después del 14/VI/82

El 15/VI/82 se hallaba en la Unidad de Apoyo Aeronaval de Yeovilton. Fue entregado a la empresa Westland al día siguiente, para la instalación de un equipo detector de anomalías magnéticas. Regresó el 1/VII/82 a la Unidad de Apoyo de Yeovilton y el 5/VIII/82 fue pintado con el esquema total gris oscuro, números de serie en negro, escarapelas rojo/azul y se le quitaron las inscripciones ROYAL NAVY. Transferido al Escuadrón 815, escuadrilla de la "Brazen" el 16/VII/82 con el código 330 asignado pero sin pintárselo. Zarpó con el buque desde Devonport el 6/X/82 para su despliegue en el Atlántico Sur. Se cree que llegó a Portland poco antes de que el barco amarrase en Devonport el 6/I/83.

XZ691 HAS.2

El 29/III/82 estaba en el Escuadrón 815, escuadrilla de la "Antelope", código 'AO/321', llamado "Norman" (no estaba equipado con Sea Skuas). Desembarcó de la "Antelope" el 4/IV/82 transferido a la Unidad de Apoyo Aeronaval de Yeovilton (a cambio del XZ723 equipado con Sea Skuas, y contramedidas electrónicas). El 24/IV/82, luego de ser modificado para la utilización de Sea Skuas fue transferido a la escuadrilla de la "Penelope" en Yeovilton (en reemplazo del XZ730 que había sido transferido a la escuadrilla de la "Minerva" el 3/IV/82). Se lo vi allí el 5/V/82 pintado con el esquema de serie de los Lynx, pero con escarapelas rojo/azul incorrectamente proporcionales (la parte blanca les había sido cubierta de azul). No llevaba inscripciones, ni el número de código asignado (454). fue conducido en vuelo al centro de la Unidad de Apoyo Aeronaval en Lee-on-Solent el 6/V/82 para la instalación de un trasponder de banda y regresó a Yeovilton el 7/V/82. Se embarcó en la "Penelope" el 10/V/82 después de que ésta zarpó el 10/V/82 rumbo a Ascensión y el Atlántico Sur. Durante la travesía se le borró la inscripción ROYAL NAVY y los números de serie fueron cubiertos con pintura negra. El 13/VI/82, tripulado por el teniente Mervik y el teniente Last atacó a la lancha de la prefectura "Río Iguazú", ya varada en la costa de bahía Choiseul, con dos misiles Sea Skua. La explosión dañó todavía más a la embarcación ya averiada a consecuencia de una incursión de Sea Harriers el 22/V/82.

Debido a problemas de vibraciones fue transferido a la escuadrilla de la "Broadsword" el 2/VIII/82 (a cambio del XZ723 equipado con Sea Skuas y equipos de contramedidas electrónicas); se le asignó el código 439 pero no se lo pintó. Zarpó con el buque desde Puerto William el 3/VII/82 en viaje al Reino Unido. Aterrizó en Portland el 23/VII/82, justo antes de que la "Broadsword" amarrase en Devonport ese mismo día.

XZ692 HAS.2

El 29/III/82 se hallaba en la escuadrilla de la "Avenger", código 'AG/341' y era denominado "Purdy" (no estaba equipado con Sea Skuas). Embarcó en la "Brilliant" como parte de su dotación de dos Lynx y operó desde Gibraltar en el ejercicio "Springtrain". Permaneció a bordo cuando el barco se le ordenó dirigirse directamente al Atlántico Sur el 2/IV/82 y llegó a Ascensión el 11/IV/82.

Durante la travesía se le aplicó un esquema de baja visibilidad, consistente en una capa azul oscuro, borrándoseles la inscripción ROYAL NAVY y otras, aunque se mantuvieron los números de serie en blanco. Se adoptaron escarapelas rojo/azul y el código 341 permaneció asignado aunque no se lo pintó. Desembarcó en Wideawake el 14/IV/82 y ese día fue reemplazado a bordo por el XZ721 (equipado con Sea Skuas y torpedos Stingray). El XZ692 fue preparado por el equipo naval 1222 para ser transportado de regreso a la unidad de Apoyo Aeronaval de Yeovilton por vía aérea. Fue entregado en Lyneham por un Hércules del Comando de Transporte y de allí conducido por carretera a Yeovilton, adonde llegó el 24/IV/82.

XZ693 HAS.2

Desplegado después del 14/VI/82

El 15/VI/82 se encontraba en la Escuadrilla de la "Birmingham" en Yeovilton, pintado con el esquema gris oscuro, números de serie en negro, escarapelas rojo/azul y sin la inscripción ROYAL NAVY; el código 333 le fue asignado pero no se le pintó. Ese día partió para Lee-on-Solent, embarcándose en la "Birmingham" el 17/VI/82 y dirigiéndose con el buque hacia el Atlántico Sur desde Portsmouth el 18/VI/82. Desembarcó en Portland el 17/X/82 justo antes de que el buque amarrase en Portsmouth ese mismo día.

XZ694 HAS.2

Desplegado después del 14/VI/82

El 16/VI/82 se hallaba en Yeovilton con el Escuadrón 702, tenía asignado el código 746 pero se cree que no lo tenía pintado en ese momento. El 7/VII/86 fue transferido al Escuadrón 815, escuadrilla de la "Glasgow", en reemplazo del XZX696. El 15/VII/82 había sido repintado con el esquema total gris oscuro, números de serie en negro, escarapelas rojo/azul y sin la inscripción ROYAL NAVY, se le había asignado el código 344 pero no se le pintó. Voló a la nueva base del 815 en Portland el 19/VII/82. Desplegado con la "Glasgow" al Atlántico Sur el 6/IX/82. Al regreso del barco aterrizó en Portland el 20/XII/82.

XZ696 HAS.2

El 29/III/82 se hallaba con el Escuadrón 702 en Yeovilton con el código 'VL/744' (no estaba equipado con Sea Skuas). Transferido al Escuadrón 815, escuadrilla de la "Ambuscade" en Yeovilton el 9/IV/82 (reemplazó al XZ721 equipado con Sea Skuas y Stingrays) y ese día se embarcó en Devonport. Se cree que hasta ese momento todavía llevaba la inscripción 'VL/744', aunque ya se le había asignado el código 323. El buque zarpó el 9/IV/82 para cumplir misiones de escolta en Gibraltar, adonde llegó el 13/IV/82. Se le ordenó zarpar hacia el sur el 24/VI/82, dejando ese puerto por Ascensión el 3/V/82. Durante la travesía se le pintó el esquema de baja visibilidad azul oscuro cubriendo la inscripción ROYAL NAVY. Escarapelas rojo/azul y los números de serie pintados de negro. El código 323 permaneció asignado, pero no se lo pintó. El 25/V/82 la "Glasgow" se dirigió a los talleres flotantes para ser reparada y se quiso aprovechar la oportunidad para darle a la escuadrilla de la "Ambuscade" un Sea Lynx equipado con Sea Skuas. El XZ696 fue trasladado a la escuadrilla de la "Glasgow" ese día (a cambio del XZ247) adoptando el código 344, aunque no se lo pintaron. Dejó los talleres con el buque el 27/V/82 para regresar al Reino Unido y llegó en vuelo a Yeovilton el 19/VI/82, poco antes de que el buque amarrase en Portsmouth.

Fue visto en Yeovilton el 19/VI/82 con un dibujo en el lado de babor de la proa. Consistía en la silueta en blanco de un barco partido en dos y seguramente se refería al ataque con Sea Skuas del XZ247 contra el "Alferez Sobral" el 3/V/82.

XZ698 HAS.2

El 29/III/82 se hallaba en la Unidad de Apoyo Aeronaval de Yeovilton sin número de código (equi-

pado con Sea Skuas). Transferido al Escuadrón 815 en Yeovilton el 16/IV/82 para integrar una segunda escuadrilla de la "Minerva" (224) (Ver XZ241 y XZ730 para detalles sobre la escuadrilla 210 de la "Minerva"). Para el 21/IV/82 llevaba el código '-/306' (dentro de la jurisdicción del cuartel general), pero éste fue sacado el 23/IV/82 cuando se pintó el aparato con el esquema de baja visibilidad azul oscuro, cubriendo la inscripción ROYAL NAVY, escarapelas rojo/azul, pero no se conoce el color de los números de serie. Esto coincidió con el regreso a Yeovilton de la escuadrilla 210 de la "Minerva" desde Ascensión. La escuadrilla 224 fue reasignada como escuadrilla de la "Liverpool" y se le adjudicó un nuevo helicóptero (XZ239). El XZ698 fue transferido a la escuadrilla 210 de la "Minerva", código 424, que no le fue pintado. Partió de Yeovilton el 10/V/82 para embarcarse en la "Minerva" en Devonport, navegando con ésta hasta Ascensión y el Atlántico Sur.

El 31/V/82 aterrizó a bordo del buque hospital "Bahía Paraíso" para controlar si había armas y pertrechos (no se halló nada).

El 3/VI/82, tripulado por el capitán de corbeta Moodie y el teniente O'Collard esquivó con éxito un misil tierra-aire (posiblemente un Roland) durante una salida operacional a unas dos millas al sudeste del cabo Pembroke.

Transferido a la escuadrilla de la "Birmingham" por dos días, a partir del 8/VII/82 (el helicóptero de esa unidad, el XZ693 estaba inutilizado). Partió de la zona de exclusión a bordo de la "Minerva" el 15/VII/82 para su regreso al Reino Unido. Voló a Portland el 3/VIII/82 poco antes de la llegada del buque a Devonport, el mismo día.

En algún momento después del 21/IX/82 (cuando fue visto en Portland, todavía sin número código y pintado con el esquema de baja visibilidad) fue cubierto nuevamente de gris oscuro, con números de serie en negro, escarapelas rojo/azul y se le borró la inscripción ROYAL NAVY; el código 424 permaneció asignado pero no se lo pintaron. Se embarcó en la "Minerva" en Devonport el 15/XI/82 y fue desplegado nuevamente al Atlántico Sur con el buque el 29/XI/82, momento en que se le había asignado ya el código "-/424" en negro, con el que fue visto en instalaciones de la RAF en Puerto Argentino el 22/XII/82. Regresó a Devonport con el buque el 24/III/83, con el código "MV-424" (ese día visitó Culdrose) y luego voló hacia Portland el 25/III/83.

XZ700 HAS.2

El 29/III/82 estaba en el Escuadrón 815, escuadrilla de la "Coventry", código "CV/336", llamado "Lady G" (no equipado con Sea Skuas), operando desde Gibraltar en el ejercicio "Springtrain". Se le ordenó partir directamente a Ascensión con el buque el 2/IV/82. El 12/13/82 se le aplicó un esquema de camuflaje de baja visibilidad (no se conocen los detalles y el código 336 permaneció asignado, pero no se lo pintaron. El 17/IV/82 la "Coventry" se encontró con el "Fort Austin" y el helicóptero fue transferido a la escuadrilla de la "Newcastle" (a cambio del XZ242 equipado con Sea Skuas). La escuadrilla de la "Newcastle" no se le asignó código, pues para esa época las que operaban desde el "Fort Austin" fueron dispensadas de utilizarlos. Del 3 al 8/V/82 fue prestado a la "Alacrity" pues el Lynx de ésta (XZ736) se encontraba a bordo del "Fort Austin" para reparaciones y se le asignó el código 327, aunque no lo pintaron. El 17/V/82 voló al "Hermes" (todavía con la escuadrilla de la Newcastle") para quedar con base en el portaaviones y al mismo tiempo hacer lugar en el "Fort Austin" a cuatro Sea Kings del Escuadrón 826. Sin embargo, debido a la falta de espacio en el "Hermes" tras el arribo de una dotación adicional de Sea Harriers y Harriers voló hacia el "Atlantic Conveyor" 20/V/82.

El 25/V/82 cuando el buque se hallaba a unas 90 millas al noreste de Puerto Argentino (a 50°37'S y 56°10'O) en ruta hacia el estrecho de San Carlos, fue alcanzado por un Exocet de dos lanzados por una pareja de Super Etendards de la 2da. Escuadrilla y se prendió fuego. El Lynx fue consumido por las llamas y se hundió con el barco el 30/V/82.

XZ720 HAS. 2

El 29/III/82 se encontraba en la escuadrilla de la "Alacrity", código "AL/327", denominado "Fénix" (no equipado con Sea Skuas). El buque se encontraba en esos momentos con base en Portland efectuando ejercitaciones en el mar. Retornó con él al puerto donde comenzó al aprovisionamiento el 2/IV/82. El buque zarpó hacia Devonport luego a Ascención 5/IV/82 con la escuadrilla todavía a bordo. Durante la travesía se lo pintó con el esquema de baja visibilidad (no se conocen los detalles) y permaneció con el código 327 aunque no se lo pintaron.

Para suministrar a la "Alacrity" un helicóptero equipado con Sea Skuas, el 24/IV/82 se procedió a un triple intercambio con la "Broadsword" y el "Invencible", debido al cual el XZ720 fue en vuelo al portaaviones para permanecer allí provisoriamente (ver también XZ240 y XZ736). El 4/V/82 una tripulación de la escuadrilla de la "Newcastle" que se hallaba a bordo del "Fort Austin" llevó al XZ720 a su buque de origen desde el "Invencible". Quedó asignado a la escuadrilla de la "Newcastle" pero no se le dio número de código, porque los que operaban desde el "Fort Austin" estaban dispensados de usarlo. El 17/V/82 voló al "Hermes" (todavía con la escuadrilla de la "Newcastle") para operar desde el portaaviones en patrullas radar y como señuelo de Exocets (sin código asignado) y para dar lugar a bordo del "Fort Austin" a un destacamento de Sea Kings del Escuadrón 826 . El esquema de baja visibilidad que tenía cuando estaba a bordo del "Hermes" consistía en una capa de pintura azul oscuro que cubrió la inscripción ROYAL NAVY y números en serie, conservando solamente el centro rojo de las escarapelas. Fue dado en préstamo a la Escuadrilla de Pruebas a bordo del "Invencible" entre el 10 y el 17/VI/82, mientras su propio Lynx (XZ725) se encontraba inutilizado. Partió con el "Hermes" a Port William el 3/VII/82 en ruta hacia el Reino Unido, llegando a Portsmouth con el portaaviones el 21/VII/82. Despegó hacia Yeovilton el 22/VII/82 (todavía asignado a la escuadrilla de la "Newcastle").

XZ721 HAS.2

El 29/III/82 se hallaba en el Escuadrón 815, escuadrilla de la "Ambuscade" en Yeovilton, código "AB/23", apodado "Gonzo" (equipado con Sea Skuas y Stingrays). El 9/IV/82 fue reemplazado por el XZ696 (no equipado con Sea Skuas) que quedó en Yeovilton y el XZ721 partió hacia Ascensión a bordo del Hércules C.1 XV292 el 10/IV/82, con el código "A(B)/323". A su llegada a Wideawake fue armado por el equipo naval 1222 y transferido el 14/IV/82 a la escuadrilla de la "Brilliant" (en reemplazo del XZ692 de la escuadrilla de la "Avenger", no equipado con Sea Skuas, que operaba desde la "Brilliant"). Fue pintado con el esquema de baja visibilidad, que se cree consistía en una cobertura de pintura azul oscuro que borró la inscripción ROYAL NAVY y las letras y números originales de la "Ambuscade". No se sabe de qué color se pintaron los números de serie, pero se le aplicaron escarapelas rojo/azul y se le asignó el código 341, que no se le pintó. El 22/IV/82 la "Brilliant" fue destacada para participar en la operación "Paraquat" (la recuperación británica de Georgia del Sur) y el XZ721 fue transferido ese día al "Sheffield" (a cambio del XZ725) porque no se requería para aquella misión un aparato equipado con Sea Skuas.

El 4//82, mientras cumplía funciones de piquete radar a 70 millas al sud-sudeste de Puerto Stanly (a 52°46'S y 57°05'O) el "Sheffield" fue alcanzado por uno de los dos Exocets lanzados por una pareja de Super Etendards de la 2da. Escuadrilla. El Lynx se encontraba a bordo, pero logró escapar intacto al "Hermes" después del ataque.

Desde el portaaviones retornó a la escuadrilla de la "Brilliant" el 7/V/82 (reemplazando al XZ725) y se le asignó el código 341, pero no se lo pintaron.

Participó en el acoso del buque costero "Monsunen" en Bahía Lively el 25/V/82 (el buque estaba al servicio de los argentinos) haciendo que la embarcación fuese embicada en la costa y abandonada.

Del 27/al 30/V/82 fue prestado a la escuadrilla de la "Cardiff" para que se familiariza con la operación de los Sea Skuas, a cambio del XZ254 no equipado con misiles. Como la "Brilliant" debía partir para el Reino Unido el 23/VI/82 el Lynx fue transferido a la "Cardiff" (cambiado por el menos versátil XZ233 equipado con Sea Skuas). Se le asignó el código 335, pero no se lo pintaron. Zarpó de la zona de exclusión a bordo de la "Cardiff" el 7/VII/82, para regresar al Reino Unido y permaneció en el buque hasta que éste amarró en Porsmouth el 28/VII/82. Más tarde ese día aterrizó en Portland.

XZ722 HAS. 2

El 29/III/82 se hallaba en el Escuadrón 815, escuadrilla de la "Andromeda", código "AM/472" y apodado "Arfa", en despliegue en Bahamas y América del Norte. El buque regresó a Devonport el 23/IV/82 y el Lynx desembarcó en Yeovilton ese día. Fue visto allí el 27/IV/82 pintado con un esquema de baja visibilidad azul oscuro que cubría la inscripción ROYAL NAVY y otras letras. Se adoptaron escarapelas rojo/azul y el código 472 permaneció asignado pero no pintado. Voló a la Unidad de Apoyo Aeronaval en Lee-on-Solent para ser reequipado con Sea Skuas y Stingray y regresó a Yeovilton el 5/V/82. Volvió nuevamente a Lee-on-Solent el 7/V/82 para la colocación de un equipo detector de anomalías magnéticas. Las pruebas se realizaron en Aberporth el 9/10/V/82 antes de ser embarcado en la "Andromeda" en Devonport ese último día, cuando zarpó hacia el Atlántico Sur. Permaneció a bordo de la "Andromeda" hasta el 13/VIII/82 cuando se embarcó en el "Invencible" cuando la fragata se dirigió por una semana a Georgia del Sur. Regresó al buque el 24/VIII/82 antes de que ésta se dirigiera de regreso al Reino Unido. Cuando la "Andromeda" entró en la bahía de Plymouth el 10/IX/82, el XZ722 despegó para volar en formación con el XZ249 y el XZ723 de las escuadrillas de la "Avenger" y la "Penelope" y luego de que los buques amarraron en Devonport siguieron hacia Portland donde aterrizaron.

XZ723 HAS. 2

El 29/III/82 se hallaba en la Unidad de Apoyo Aeronaval de Yeovilton, sin número de código (estaba equipado con Sea Skuas y equipos de contramedidas electrónicas). El 4/IV/82 fue transferido al Escuadrón 815, escuadrilla de la "Penelope", en reemplazo del XZ691 que no estaba equipado con Sea Skuas. Ese mismo día se embarcó en Devonport (se cree que todavía sin número código) antes de zarpar con el buque hacia el Atlántico Sur el 5/IV/82. Fue pintado con el esquema de baja visibilidad en algún momento entre el 23/30/IV/82, que se cree consistía en una capa azul oscuro que cubría la inscripción ROYAL NAVY. Se adoptaron escarapelas rojo/azul y el código 321 le fue asignado aunque no se lo pintó.

El 23/V/82 tripulado por el teniente McMahon y el teniente Hunt atacó al "Río Carcarañá", un carguero argentino que se creía iba a salir de Puerto King, pese a los daños sufridos antes de una incursión de los Sea Harriers del Escuadrón 800, el 16/V/82. Se lanzaron dos Sea Skuas que hicieron impactos directos. El buque se incendió y se hundió hasta apoyarse en el fondo.

Poco después, alrededor de las 1650Z, la "Antelope" fue bombardeada por cuatro Skyhawks A-4B de la V Brigada, cuando se hallaba cubriendo la entrada al estrecho de San Carlos. El Lynx (que regresaba de su ataque contra el "Río Carcarañá") permaneció a la espera, pero el buque fue alcanzado por dos bombas que quedaron alojadas en su casco sin estallar. La "Antelope" llegó como pudo a Bahía San Carlos y el Lynx que había aterrizado allí se dirigió a Bahía Ajax mientras se desactivaban las bombas, el 23/V/82 Esa noche el helicóptero se embarcó en el "Fearless". El intento en la "Antelope" falló, las bombas estallaron y el buque se hundió el 24/V/82, luego de partirse en dos.

El helicóptero dejó el "Fearless" el 24/V/82 y voló a San Carlos para prestar apoyo a la 3ra. Brigada de Comandos y retornó a la nave esa misma noche. El personal de la escuadrilla fue transferido

al Reino Unido, dejando al Lynx en el buque de asalto hasta el 30/V/82. Ese día fue trasladado a la escuadrilla de la "Brilliant" (en reemplazo del XZ729 equipado con detector de anomalías magnéticas que había sido llevado en préstamo a la "Broadsword" desde el 21/V/82), le fue asignado el código 342, pero no se lo pintaron. Como la "Brilliant" debía regresar al Reino Unido el 23/VI/82 el helicóptero fue transferido a la "Broadsword" el 22/VI/82 (a cambio del recientemente reparado XZ732). Se le asignó el código 349, pero no se le pintó. También la "Broadsword" debía partir para el Reino Unido el 3/VII/82 así que el Lynx fue transferido a la "Penelope" el 2/VII/82 (a cambio del XZ691, equipado con Sea Skuas, pero afectado por vibraciones). Se le asignó código 454, pero no se lo pintaron. Dado en préstamo a la escuadrilla de la "Bimingham" entre el 23/25/VII/82 dado que su propio helicóptero, el XZ693, se hallaba inutilizado. El 23/VIII/82 se le ordenó retornar al Reino Unido con la "Penelope".

Cuando el buque entró en la bahía de Plymouth el 10/IX/83 el XZ723 despegó para volar en formación con el XZ249 y el XZ722 de las escuadrillas de la "Avenger" y de la "Andromeda" sobre los buques cuando amarraron en Devonport, antes de dirigirse a Portland.

XZ724 HAS.2

Desplegado después del 14/VI/82

El 15/VI/82 se hallaba en Westland Helicopters de Yeovilton para ser equipado con un detector de anomalías magnéticas y todavía llevaba su anterior código del Escuadrón 702, "-/740". El 17/VI/82 fue entregado a la Unidad de Apoyo Aeronaval de Yeovilton y entre el 18-21/VI/82 se lo pintó con el esquema gris oscuro, con números de serie en negro, escarapelas rojo/azul y sin la inscripción ROYAL NAVY. Transferido el 7/VII/82 al Escuadrón 815, escuadrilla de la "Phoebe" en Yeovilton, con el código 471, que no le fue pintado. El 19/VII/82 voló a la nueva base del Escuadrón 815 en Portland. De allí se embarcó en la "Phoebe" el 6/IX/82 después de que el barco zarpó de Devonport para el Atlántico Sur. Se cree que desembarcó en Portland el 19/XII/82, poco antes de la llegada del buque a Devonport, ese mismo día.

XZ725 HAS. 2

El 29/III/82 se hallaba en el Escuadrón 815, en la escuadrilla del "Sheffield" con el código "SD/337" (no estaba equipado con Sea Skuas) operando desde Gibraltar en el ejercicio "Springtrain". Se le ordenó partir directamente hacia el Atlántico Sur el 2/IV/82 y llegó a Ascensión el 11/IV/82, continuando viaje el 14/IV/82. Para ese momento ya se le había pintado un esquema de baja visibilidad. No se conocen los detalles exactos, pero tenía escarapelas rojo/azul y se le borraron las inscripciones, el código 337 permaneció asignado pero no le fue pintado. El 22/IV/82 fue transferido a la escuadrilla de la "Brilliant" (a cambio del XZ721 equipado con Sea Skuas y Stingrays) dado que este buque fue destacado para la operación "Paraquat" (recuperación de Georgia del Sur) y no se preveía la utilización de un helicóptero equipado con Sea Skuas. Se le asignó el código 341, pero no le fue pintado.

El 25/IV/82, tripulado por el capitán de corbeta Bryant y el teniente Butler el helicóptero atacó con torpedos MK. 46 al submarino argentino "Santa Fe" cerca de Grytviken, que poco antes había sido bombardeado con cargas de profundidad por el Wessex HAS3 de la "Antrim". No se hizo blanco, pero el torpedo girando en círculos obligó al sumergible a permanecer en superficie. El ataque con torpedos fue seguido por fuego de la ametralladora de a bordo del helicóptero y luego el "Santa Fe" fue atacado por la "Brilliant" y las escuadrillas de otros buques, obligándolo a regresar a puerto.

El 8/V/82 el Lynx fue transferido a la escuadrilla de la "Newcastle" a bordo del "Fort Austin", reemplazándolo en la "Brilliant" el XZ721 del "Hermes" (que había ido al portaaviones tras el ataque contra el "Sheffield"). No se le asignó código en la escuadrilla de la "Newcastle", pues las unidades embarcadas en el "Fort Austin" habían sido dispensadas de su uso. Siempre a bordo del "Fort Austin" fue transferido a la Escuadrilla de Pruebas el 17/V/82 (a cambio del XZ240) y el mismo día se dirigió al "Invencible" para ser utilizado como señuelo ante ataques de Exocets y dejando lugar en el "Fort Austin" para cuatro Sea Kings del Escuadrón 826. No se le asignó ningún código con la Escuadrilla de Pruebas a bordo del "Invencible". Dado que quedó fuera de servicio desde el 10 al 17/VI/82 se embarcó en el "Hermes" al XZ720 de la escuadrilla de la "Newcastle". El "Invencible" dejó la zona de protección de Malvinas el 28/VIII/82 con el Lynx todavía a bordo para regresar al Reino Unido. El helicóptero voló a Portland el 16/IV/82 utilizando el código de la Escuadrilla de Pruebas (479), antes de la llegada del portaaviones a Portsmouth el 17/IX/82.

El 21/IX/82 se lo vio en Portland, con las iniciales "SSTF" (Escuadrilla de Pruebas de Buques Pequeños) pintados en rojo Dayglo en la alerta.

ZX726 HAS.2

Desplegado después del 14/VI/82

El 15/VI/82 se encontraba en el Escuadrón 815, escuadrilla de la "Danae" pintado con el esquema gris oscuro, sin la inscripción ROYAL NAVY, con los números de serie en negro y escarapelas rojo/azul. Se le asignó el código 464, pero no se lo pintó. Se embarcó en la "Danae" desde Yeovilton el 19/VI/82, al día siguiente, en que el barco zarpó de Devonport. Regresó a Devonport el 17/X/82 con el buque y voló a Portland más tarde ese mismo día.

ZX727 HAS.2

Desplegado después del 14/VI/82

El 15/VI/82 se encontraba en el Escuadrón 815, en la escuadrilla de la "Battleaxe" en Yeovilton, pintado con el esquema gris oscuro, sin la inscripción ROYAL NAVY, números de serie en negro y escarapelas rojo/azul. Se le asignó el código 403, pero no se lo pintó.

El 19/VII/82 voló a la nueva base del Escuadrón 815 en Portland. Se embarcó en la "Batteaxe" el 2/VIII/82 desde Portland luego de que el buque zarpara de Devonport el mismo día para su despliegue en el Atlántico Sur. Desembarcó en Portland el 19/XI/82 antes de que el buque amarrase en Devonport el mismo día.

ZX728 HAS.2

El 29/III/82 con el Escuadrón 815, escuadrilla de la "Battleaxe", con el código "BX/403", apodado "Asterix" operando desde Gibraltar en el ejercicio "Springtrain". El 2/IV/82 (debido a problemas mecánicos con el buque) se le ordenó regresar al Reino Unido a bordo de la "Battleaxe". El buque amarró en Devonport el 6/IV/82 y el Lynx voló ese mismo día a Yeovilton, donde fue modificado y modernizado en el grupo de Apoyo Aeronaval en Lee-on-Solent, equipándoselo con detectores de anomalías magnéticas, contramedidas electrónicas y Sea Skuas. Se lo llevó por vía aérea a Ascensión el 12/IV/82, a bordo del Hércules C.1 XV298 (se cree que todavía con el código de la "Beattleaxe"). En Wideawake fue armado por el equipo naval 1222 y transferido oficialmente de la "Battleaxe" a la "Broadasword"; el 16/IV/82. (A su llegada la escuadrilla dispuso de dos helicópteros pues también tenía en ese momento del XZ736.). Dejó Ascensión a bordo del buque el 18/IV/82 y fue probado por la escuadrilla el 19/IV/82. Para ese entonces se le había aplicado un esquema de baja visibilidad azul oscuro, borrándosele la inscripción ROYAL NAVY y su antiguo código y otras inscripciones. Los números de serie eran en negro y las escarapelas rojo/azul y se le asignó el código 347, pero no se lo pintó. El 15/V/82 resultó ligeramente dañado a bordo debido al mal tiempo y el 19/V/82 se le sacó el equipo de Sea Skuas para colocarlo en el otro helicóptero de la escuadrilla (en ese momento el XZ732). Los daños fueron reparados y el helicóptero entró nuevamente en servicio el 1/VI/82. Voló al "Hermes" el 8/VI/82 y lo mismo hizo el 9/V/82 para dejar el puente libre para un vuelo de prueba y una recorrida del XZ732 (ver el XZ729 y XZ732 sobre qué sucedió a bordo de la "Broadsword" entre el 21/V/82 y el 8/V/82). Destacado con la "Broadsword" desde Puerto William el 3/VII/82, en viaje al Reino Unido. Durante el trayecto se le presentaron algunas fallas y llegó con el buque a Devonport el 23/VII/82. Fue descargado con una grúa el 24/VII/82 y el mismo día fue llevado por tierra a Portland, adonde llegó el 25/VII/82, para una inspección previa a las reparaciones. Transportado nuevamente por tierra a Yeovilton el 6/VIII/82 después de su traslado de la escuadrilla de la "Broadsword" a la Unidad de Apoyo Aeronaval para su reacondicionamiento.

ZX729 HAS.2

El 29/III/82 se hallaba en el Escuadrón 815 con la escuadrilla de la "Brilliant", con el código "BT/342" (equipado con detector de anomalías magnéticas) operando desde Gibraltar en el ejercicio "Springtrain". Se le ordenó partir directamente hacia el sur con el buque el 2/IV/82 y llegó a Ascensión el 11/IV/82. Zarpó el 14/IV/82 y durante la travesía se le aplicó un esquema de baja visibilidad azul oscuro, borrando la inscripción ROYAL NAVY y otras letras y números de serie se pintaron en negro, quedó el código 342, pero no se lo pintó.

El 25/IV/82 tripulado por el capitán de corbeta Clark y el teniente McKay, ametralló al submarino argentino "Santa Fe" cerca de Grytviken, Georgia del Sur, junto con los aparatos de la "Brilliant" (ver XZ725) y obligó al averiado sumergible a regresar a puerto.

La escuadrilla de la "Brilliant" necesitaba otro Lynx equipado con Sea Skuas (además del ZX721) para la noche del 8/V/82, para una misión al norte del estrecho de Malvinas y Puerto Howard. Ese día el XZ729 fue transferido con su tripulación a la escuadrilla de la "Glasgow", mientras que el Lynx de esta última, el XZ247 equipado con Sea Skuas (más su tripulación), pasó a la "Brilliant". Ambos regresaron a sus respectivos buques el 9/V/82.

El 21/V/82 fue pedido temporalmente por la "Broadsword" (ver XZ728 y XZ732). El 25/V/82 este buque fue atacado por dos Skyhawks A-4B de la V Brigada. De las cuatro bombas que le arrojaron, tres erraron y la cuarta rebotó en la superficie, perforó el casco y salió por el puente, arrancando la nariz del XZ729. El proyectil continuó su trayectoria por sobre el costado del buque y cayó nuevamente al mar... ¡sin estallar!

El helicóptero destruido fue utilizado para obtener repuestos y la parte de cola y otras piezas fueron sacadas para reparar al XZ732, el otro Lynx de la escuadrilla de la "Broadsword", que había sido averiado por la metralla el 21/V/82. El número de serie "XZ729" permaneció inscripto en la parte transferida al XZ732. El fuselaje del XZ729 fue llevado a bordo del "Atlantic Causeway" por un Sea King el 11/VI/82 (todavía a cargo de la escuadrilla de la "Brilliant") para ser canibalizado cuando fuese necesario. Dejó Puerto San Carlos con el buque para el Reino Unido el 13/VIII/82 y llegó a Devonport el 27/VII/82. Descargado el 28/VII/82 a un depósito cerca de Camel's Head. Fue llevado luego al taller de la marina en Fleetlands (después de ser transferido de la escuadrilla de la "Brilliant") el 1/VIII/82 y llegó allí el 3/VIII/82 para ser reconstruido.

ZX730 HAS.2

El 29/III/82 se encontraba en la escuadrilla de la "Penelope" en Yeovilton, con el código "PN/454" (equipado con Sea Skuas y equipos de contramedidas electrónicas). El 3/IV/82 fue transferido a la escuadrilla de la "Minerva", también en Yeovilton (reemplazando al XZ248 no equipado con Sea Skuas). En ese momento la "Minerva" se hallaba en Devonport para que se le efectuase una puesta a punto (más tarde cancelada, ver XZ698) y la escuadrilla fue reasignada a la "Liverpool". Esta orden fue cancelada a consecuencia del desembarco argentino en Malvinas. En cambio la escuadrilla y su personal fue apresuradamente preparado para su despliegue en Ascensión, antes de su traslado a

alguno de los barcos de la Fuerza de Tareas. El helicóptero, todavía con el código "PN/454" partió de Yeovilton para Wideawake el 3/IV/82 a bordo del Hércules C.1 XV299. A su llegada el 5/IV/82 fue armado nuevamente y probado en vuelo para su entrega al "Fort Austin" el 6/IV/82. Aunque todavía llevaba el código "PN/454" se le había asignado uno nuevo, el 424. El 17/IV/82 fue transferido a la escuadrilla de la "Arrow" a cambio del XZ241, no equipado con Sea Skuas. Para entonces el helicóptero tenía un esquema de camuflaje de baja visibilidad que consistía en una capa azul oscuro, que borraba las letras y el código de la "Penelope". La inscripción ROYAL NAVY fue pintada de negro y se adoptaron escarapelas rojo/azul (con correctas proporciones); se le asignó el código 326, pero se lo pintaron. Salió de la zona de exclusión con el buque el 18/VI/82 para regresar al Reino Unido y voló a Yeovilton el 7/VII/82, antes de que la nave amarrase en Devonport el mismo día.

Se lo vio en Yeovilton con la inscripción "HMS ARROW" en blanco sobre la nariz.

ZX731 HAS.2

Desplegado después del 14/VI/82

El 15/VI/82 se encontraba en el Escuadrón 815, escuadrilla de la "Southampton", con el esquema gris oscuro y sin la inscripción ROYAL NAVY, con números de serie en negro y escarapelas rojo/azul; se le asignó el código 334, pero no le fue pintado. Se embarcó el 17/VI/82 y zarpó desde Portsmouth con el barco hacia el Atlántico Sur el 18/VI/82. El 23/IX/82 en la zona de protección de Malvinas fue transferido a la escuadrilla de la "Newcastle" (en reemplazo del averiado XZ256), se le asignó el código 345, pero no se lo pintaron. Desembarcó en Portland al regresar su buque a Portsmouth el 20/XII/82.

ZX732 HAS.2

El 29/III/82 se encontraba en el Escuadrón 815, escuadrilla de la "Glasgow", código "GW/344" (no equipado con Sea Skuas), operando desde Gibraltar en el marco del ejercicio "Springtrain". Se le ordenó dirigirse directamente al sur el 2/IV/82 y llegó a Ascensión el 11/IV/82. Zarpó con el buque el 17/IV/82 para encontrarse con el "Fort Austin" y ese día fue transferido a la escuadrilla de Pruebas de dicha nave (a cambio del XZ247, equipado con Sea Skuas). En algún momento del viaje se le aplicó el esquema de camuflaje de baja visibilidad, azul oscuro, cubriendo la inscripción ROYAL NAVY, así como su antiguo código. Se adoptaron escarapelas rojo/azul y los números de serie se pintaron en negro. No se le asignó número de código durante su permanencia en la Escuadrilla de Pruebas a bordo del "Fort Austin" porque se había dispensado de su uso. El 5/V/82 fue transferido a la "Broadasword" (a cambio del XZ240, equipado con Sea Skuas, contramedidas electrónicas y un sistema de ubicación de blancos por radiación calórica. Se le asignó el código 349, pero no le fue pintado. El 19/V/82 comenzó la instalación de un sistema de Sea Skuas, que había sido sacado del XZ728 que había sufrido averías. Desgraciadamente el trabajo se interrumpió el 21/V/82 cuando el helicóptero fue dañado por una esquirla durante un ataque de Daggers de la Vi Brigada.

Las reparaciones del XZ732 comenzaron el 3/VI/82, utilizando el fuselaje del dañado XZ729. Fue aprobado en vuelo el 8/VI/82 todavía con el número "XZ729". El 23/VI/82 fue transferido a la escuadrilla de la "Brilliant" el 23/VI/82 (a cambio del más versátil XZ723 equipado con contramedidas electrónicas) y dejó con el buque la zona de exclusión en ruta hacia el Reino Unido. Se le asignó el código 342, pero no le fue pintado. El 13/VII/82 voló a Yeovilton (todavía con el número de serie XZ729), para ser llevado a la Unidad de Apoyo Aeronaval para tareas de mantenimiento. Se lo vio allí el 21/VII/82 llevando su correcto número de serie en blanco.

ZX733 HAS.2

El 29/III/82 se hallaba en el Escuadrón 815, escuadrilla del "Exeter", código "EX/420" (equipado con Sea Skuas) y estaba desplegado con el buque en las Indias Occidentales. Zarpó con él de St. John, Antigua, el 7/V/82 rumbo al Atlántico Sur y llegó a la zona de exclusión el 21/V/82. Durante el viaje le fue aplicado un esquema de baja visibilidad azul oscuro, cubriendo la inscripción ROYAL NAVY; se adoptaron escarapelas rojo/azul pero permanecieron los números de serie en negro (esto no confirmado). Siguió con el código 420, pero no se lo pintaron. Destacado con el buque desde Puerto Argentino el 7/VII/82 para regresar al Reino Unido, amarrando en Portsmouth el 26/VII/82. Voló a Portland el 29/VII/82.

ZX734 HAS.2

Desplegado después del 14/VI/82

El 15/VI/82 se hallaba en el Centro de Experimentación de Aviones y Armamentos de Bsocombe Down, efectuando pruebas con torpedos Stingray. El 20/VII/82 fue entregado a la Unidad de Apoyo Aeronaval de Yeovilton y pintado con el esquema gris oscuro, con números de serie en negro, escarapelas rojo/azul y sin la inscripción ROYAL NAVY. Voló a Portland el 17/VIII/82 para su transferencia al Escuadrón 815, escuadrilla "Charybdis", código 431 que le fue asignado pero no pintado.

ZX735 HAS.2

Desplegado después del 14/VI/82

El 15/VI/82 se encontraba en el Escuadrón 815, escuadrilla de la "Amazon" en Yeovilton, código "AZ/320". Se lo vio allí el 6/VIII/82 llevando el nombre de "Erica". El 9/VIII/82 fue pintado de gris oscuro, escarapelas rojo/azul, números de serie en negro y sin la inscripción ROYAL NAVY. El código 320 le permaneció asignado, pero no le fue pintado. El 19/VII/82 voló a la nueva base del Escuadrón 815 en Portland. El 2/VIII/82 se embarcó desde allí en la "Amazon" después de que el buque zarpó de Devonport hacia el Atlántico Sur. Regresó en vuelo a Portland el 18/XI/82, antes de que el buque amarrase en Devonport el 19/XI/82.

ZX736 HAS.2

El 29/III/82 con el Escuadrón 815, escuadrilla de la "Broadsword", código "BW/346" (equipado con Sea Skuas) y estaba operando desde Gibraltar en el marco del ejercicio "Springtrain". El 5/IV/82 partió con el buque desde Gibraltar hacia Nápoles, para su despliegue en el Extremo Oriente. Sin embargo la "Broadsword" fue llamada nuevamente desde Gibraltar, adonde llegó el 6/IV/82. El 8/IV/82 zarpó nuevamente hacia el Atlántico Sur y llegó a Ascensión el 16/IV/82. Durante la travesía se aplicó al XZ736 un esquema de baja visibilidad que consistía en una capa de pintura azul oscuro que cubría la inscripción ROYAL NAVY, escarapelas rojo/azul y números de serie en negro, el código 346 permaneció asignado pero no le fue pintado. El 18/IV/82 zarpó de la isla con el buque y desde ese día estuvo prevista su transferencia, pues su reemplazo, el XZ240, estaba listo a bordo del "Invencible", aguardando la oportunidad para volar hacia el "Broadsword". Esto se produjo el 24/IV/82 como parte de un triple intercambio entre la "Broadsword" el "Invencible" y la "Alacrity" (ver también XZ240 y XZ720) que tenía por objeto suministrar a la escuadrilla de este último buque un helicóptero equipado con Sea Skuas (XZ736). Le fue asignado el código 327, pero no se lo pintaron.

El 1/V/82, tripulado por el capitán de corbeta Burrows, el teniente Sleeman y un observador de artillería tuvo como misión el apoyo de fuego naval, volando a baja altura cerca de Puerto Argentino. Cuando se acercaban a la isla Kidney (unas cuatro millas al norte de Puerto Argentino) divisaron a la lancha patrullera argentina "Islas Malvinas" y al buque costero "Forrest" que navegaba en el paso entre la mencionada isla y Soledad. El Lynx atacó a la lancha patrullera con su ametralladora causándole algunas averías y heridos entre la tripulación. La ametralladora se trabó y el helicóptero fue alcanzado por seis disparos efectuados desde el "Forrest", pero se las arregló para regresar a la "Alacrity".

El 3/V/82 voló al "Fort Austin" para la reparación de los daños sufridos en el combate (lo reemplazó el XZ700 perteneciente a la dotación de ese buque). El 8/V/82 regresó a la "Alacrity" y el XZ700 al "Fort Austin". El 6/V/82 salió con su buque de la zona de exclusión rumbo al Reino Unido. Desembarcó en Yeovilton cuando el barco entró en la bahía de Plymouth el 24/VI/82 y el 5/VII/82 fue transferido a la Unidad de Apoyo Aeronaval de Yeovilton para una recorrida y reparaciones.

En el momento en que llegó a Yeovilton el 24/VI/82 llevaba la inscripción "HMS ALACRITY" en blanco sobre la nariz.



WESSEX

ESCUADRON AERONAVAL 737

Al comienzo del conflicto, el 737 Sqdn estaba basado en Portland bajo el mando del Lt Cdr (capitán de corbeta) M. S. Tennant y equipado con el veterano helicóptero antisubmarino Wessex HAS.3 para cumplir el rol de entrenamiento de tripulaciones en la guerra antisubmarina (ASW) antes de avanzar a los Lynx o Sea King. El Wessex HAS.3 estaba en proceso de ser dejado fuera de servicio para ceder su lugar al Sea King, por lo que muchas máquinas ya habían sido pasadas a los depósitos de Wroughton. De hecho, dos Sea King HAS.2A del 814 Sqdn (XV671 y XV705) ya estaban operando en la unidad de Portland durante marzo de 1982. Estaba previsto que el Escuadrón se disolviera el 30 de julio, pero su participación en la Operación ''Corporate'' la demoraría seis meses. Aunque se trataba de una unidad de segunda línea que operaba en el papel de entrenamiento, el 737 Sqdn también mantenía aquellas Escuadrillas de buques que equipaban a los últimos destructores de la Clase County, el ''Antrim'' y el ''Glamorgan'' (la Escuadrilla del ''Fife'' estaba fuera de comisión durante el reacondicionamiento del buque). Con una sola excepción, todos los helicópteros del Escuadrón estaban pintados en azul-gris de la RAF con las superficies superiores en amarillo e inscripciones, números de serie, códigos y letras de cubierta en blanco, además de las escarapelas Clase ''D'' (rojo, blanco y azul). La excepción era el XP150 que estaba pintado en marrón oliva con los números de serie en negro y sin inscripciones, por haber prestado servicio con las fuerzas de seguridad en Irlanda del Norte. Para el 29 de marzo la dotación completa de Wessex HAS.3 del 737 Sqdn era la siguiente:

Escuadrón Comando (HQ)

XS862 'PO/650'	XP140 'PO/654'	XP137 'PO/665'
XM836 'PO/651'	XP110 'PO/655'	XM916 'PO/666'
XM870 'PO/652'	XS149 'PO/661'	XP150 '-/-'
XM328 'PO/653'	XS153 'PO/662'	

Escuadrillas (Flights) de Buques

Una escuadrilla consistía en personal y un helicóptero. Por razones administrativas cada Escuadrilla recibía un número de tres dígitos (comenzando con 1) que normalmente estaba asociado con un buque específico.

''Antrim''	Escuadrilla 100 XP142 'AN/406'
''Glamorgan''	Escuadrilla 103 XM837 'GL/400'

Con la salida de máquinas y tripulaciones del 771 Sqdn de Culdrose para formar el 847 Sqdn, a comienzos de mayo el 737 Sqdn tomó a su cargo las tareas de entrenamiento de tripulantes.

Las dos Escuadrillas de Buques ya habían embarcado en sus respectivas naves para participar en el Ejercicio ''Springtrain'' cuando tuvo lugar la invasión argentina. Ambos buques fueron enviados al Atlántico Sur a principios de abril y cabe señalar que desde ese momento y hasta fines de junio las Escuadrillas volaron un total de 334 horas en 213 salidas, con 522 aterrizajes en cubierta. Después del conflicto el Escuadrón reasumió su rol de entrenamiento el 19 de octubre, cuando ya había incorporado tres Sea Kings del 825 Sqdn y 30 hombres de mantenimiento del 814 Sqdn. El vuelo final de los Wessex HAS.3 restantes del 737 Sqdn tuvo lugar el 6 de diciembre en Portland, antes de que se concretara, el 4 de febrero de 1983, la postergada disolución del Escuadrón. A partir del 15 de febrero, sus tareas fueron tomadas por el reformado 810 Sqdn, en Culdrose, como Sea Kings.

Con su silueta recortada contra el marco imponente de las montañas nevadas en Georgias del Sur, el Wessex HAS.3 XP 142 (406) vuela al costado de la "Antrim" a cuya dotación pertenecía en la guerra de 1982. Este helicóptero, bautizado "Humphrey" por la tripulación, participó del ataque al submarino argentino ARA "Santa Fe" y tras la campaña fue retirado del servicio. Actualmente se encuentra en exhibición en el Museo del Arma Aérea de la Flota, en Yeovilton. (Ministerio de Defensa Británico).



ESCUADRILLA "ANTRIM" (100)

El 2 de abril el "Antrim" recibió la orden de abandonar el Ejercicio "Springtrain" para dirigirse al Atlántico Sur e inmediatamente cargó provisiones y munición extra de la "Ariadne" antes de poner al sur hacia la Isla Ascensión. El contraalmirante (Rear Admiral) John "Sandy" Woodward, Comandante de la Primera Flotilla (Flag Officer First Flotilla) en el "Springtrain", estaba a bordo del buque. Luego de recibida la orden de abandonar el Ejercicio, se convirtió en el Comandante del Grupo de Tareas 317.8 con el "Antrim" como buque insignia y encabezó las primeras naves hacia el sur. Bajo el mando del Lt Cdr I.Stanley, la Escuadrilla "Antrim" fue embarcada con el Wessex HAS.3 XP142, apodado "Humphrey". Durante el viaje al sur el Wessex fue repintado en el esquema de baja visibilidad, en azul-gris de la RAF en toda la estructura (cubriendo las letras de cubierta), con escarapelas en rojo y azul oscuro muy apagados (éste último casi negro) y los números de serie e inscripciones en negro; el código (406) fue borrado pero lo mantuvo. El trayecto a Ascensión fue de entrenamento continuo y preparación para la guerra. El 7 de abril el "Antrim" recibió la orden de dirigirse a las Georgias del Sur junto con la fragata "Plymouth" y el buque tanque "Tidespring" para la operación "Paraquat" (la reocupación de las islas). El contraalmirante Woodward se había trasladado al "Glamorgan" el 4 de abril antes de pasar finalmente al "Hermes" el 15 de abril, cuando el capitán de navío (Captain) B. G. Young a bordo del "Antrim" se convirtió en comandante del Grupo de Tarea Georgias del Sur (TG317.9). Los buques arribaron a la Isla sión el 10 de abril y la Compañía "M" del 42 Comando (unidad de los Royal Marines equivalente a un batallón) embarcó en el "Tidespring" para la operación. El Grupo partió el 12 de abril y la Escuadrilla "Antrim" se unió al Wessex HU.5 de la Escuadrilla "C" del 845 Sqdn a bordo del "Tidespring" para entrenamiento de vuelo y tareas de transporte. El 14 de abril los buques se encontraron con el "Endurance" y siguieron juntos hacia el sur.

El Grupo de Tareas llegó a las Georgias en las mañana del 21 de abril. Los planes iniciales preveían la inserción de una partida de reconocimiento de Fuerzas Especiales en el glaciar Fortuna para observar las posiciones argentinas en Leith y Stromness, y un segundo grupo para Grytviken. Con las primeras luces del 21 de abril (0930Z), el Lt Cdr Stanley voló con el XP142 en un reconocimiento preliminar del glaciar y las condiciones parecieron aptas para la operación, aunque había algo de lluvia y viento. Se decidió que el Wessex HAS.3 de la Escuadrilla "Antrim", con un observador y dotado de radar, encabezaría el camino hacia el glaciar, seguido por los dos Wessex HU.5 de la Escuadrilla "C" del 845 Sqdn a bordo del "Tidespring". El "Humphrey" volvió al "Antrim" para recoger a cuatro soldados y los Wessex HU.5 aterrizaron alternativamente en el buque para embarcar a más miembros de las Fuerzas Especiales. Los tres emprendieron entonces el viaje a la isla pero para cuando llegaron a la Bahía Possession la operación tuvo que ser abandonada debido a las espesas nubes bajas más lluvia y tormenta de nieve. Más tarde el tiempo mejoró un poco y a las 1315Z la formación volvió a emprender vuelo y penetró en la Bahía Possession para cruzar la Bahía Antártica y trepar al glaciar en medio de remolinos de nubes bajas. Los problemas de visibilidad a menudo empeoraban por chubascos de nieve, que provocaban situaciones de "visión blanca" y por súbitas ráfagas de viento de hasta 60 nudos. Sin embargo, la operación se realizó con éxito y la tropa y equipos fueron desembarcados en la zona prevista tras lo cual todos los helicópteros retornaron sin problemas a los buques.

Esa noche las condiciones empeoraron notablemente: el barómetro cayó de 995mbs a 960 mbs en ocho horas, con vientos en Fuerza de Tormenta 10 de hasta 70 nudos. No resultó sorprendente entonces qûe la tropa en el glaciar llamara por radio la mañana siguiente para decir que tal vez no sobrevivirían las próximas 12 horas, por lo que se decidió enviar a los tres helicópteros a buscarlos. El trayecto al glaciar se vió alterado por ráfagas de viento y tormentas de nieve. Ian Stanley en el HAS.3 hizo tres intentos de aterrizar mientras los dos HU.5 volaban en círculo sobre la Bahía Antártica antes de aterrizar en una franja de terreno para ahorrar combustible. Finalmente, los tres helicópteros tuvieron que volver a sus buques para reabastecerse. El próximo intento (ya el 22 de abril) fue más exitoso, ya que los hombres en tierra habían encendido antorchas fumígenas para guiar a los helicópteros al sitio de aterrizaje en el glaciar. Sin embargo, el tiempo se cerró una vez más creando otra situación de "visión blanca". Ya con sus hombres embarcados, uno de los HU.5 (el XT464) fue el primero en despegar durante una momentánea mejoría del tiempo pero, poco después de emprender el vuelo, fue envuelto por otra nube blanca y se estrelló. Afortunadamente, sólo un hombre resultó levemente herido. Los otros dos helicópteros aterrizaron en las cercanías y se repartieron a todo el personal del XT464. Después de un despegue exitoso, ambas máquinas pusieron rumbo al "Antrim". Pero el XT473 se encontró con una nueva situación de "visión blanca", golpeó un pequeño cerro y cayó sobre su lado derecho. Una vez más sólo hubo una víctima de lesiones leves, ¡el mismo herido en el primer accidente! Ya sobrecargado, el HAS.3 volvió al "Antrim" para luego hacer dos intentos de rescatar a los que habían quedado del segundo accidente. Recién a las 1635Z, el tercer intento resultó exitoso. Más tarde esa noche se realizó una nueva inserción de Fuerzas Especiales en botes Géminis mientras el "Antrim" entraba en la Bahía Stromness. En la mañana siguiente (23 de abril) dos de los cinco botes involucrados fueron reportados como faltantes, por haber sufrido problemas de motor, así que el XP142 fue enviado para intentar encontrarlos. Después de más de una hora de búsqueda, uno de los botes fue localizado por medio de su radio baliza y sus ocupantes fueron izados a bordo desde un punto cercano a la Bahía Cumberland y casi a la vista de los puestos de observación argentinos. Los hombres de las

Fuerzas Especiales del otro bote averiado fueron hallados en Cabo Saunders y rescatados el 27 de abril.

Durante el curso del 23 de abril los buques fueron sobrevolados por un Hércules del Grupo 1. Esa tarde se recibió información de que el submarino argentino "Santa Fe" estaba en el área. El Grupo de Tarea fue enviado al norte mientras la situación era reestudiada y los buques asumieron una actitud antisubmarina. Informes posteriores indicaron que el submarino podría intentar entrar en el Puerto de Grytviken durante la noche del 24 de abril (lo que hizo) así que el "Antrim" se acercó hasta 50 millas para poder enviar a sus Wessex en una misión de búsqueda antisubmarina y de superficie con las primeras luces del 25 de abril. Además del HAS.3 que estaba armado con cargas de profundidad MK.11, para la exploración en superficie se le unirían dos Lynx HAS.2 de la Escuadrilla "Brilliant" (este buque se había incorporado al Grupo de Tarea el 24 de abril), mientras que el Wasp de la Escuadrilla "Plymouth" quedaba en alerta armado con misiles AS.12. El "Humphrey" despegó a las 0810Z y voló hacia la boca de las Bahías Cumberland en silencio de radio. A las 0855Z la tripulación detectó un débil eco que fue a investigar. A una distancia de 0,75 millas el "Santa Fe" fue indentificado en superficie, cerca de Barff Point, después de haber partido de Grytviken. A las 0900Z el Wessex atacó al submarino con cargas de profundidad que explotaron cerca de su lado de babor. La Escuadrilla "Brilliant" se unió al ataque a las 0905Z con un torpedo MK.46 y fuego de ametralladora, mientras que los Wasps de la Escuadrilla "Endurance" remataron el asalto disparando varios misiles AS.12 que dañaron la torre. El submarino quedó en superficie debido a los daños provocados por las cargas de profundidad y a un torpedo MK.46 que circulaba amenazante por debajo de él, por lo que invirtió su marcha para volver a Grytviken. La Escuadrilla "Plymouth" se sumó al grupo a las 1015Z con un nuevo ataque de AS.12 y para las 1100Z el dañado "Santa Fe" estaba siendo abandonado junto al muelle del BAS (British Antartic Survey, Investigación Antártica Británica) en King Edward Point.

El comandante del Grupo de Tarea, el Capt (capitán de navío) Young, decidió que el asalto final a las Georgias del Sur debía seguir adelante, así que a las 1445Z Ian Stanley y el Lt Chris Parry en el XP142 guiaron a los dos Lynx HAS.2 de la Escuadrilla "Briliant" a tierra para desembarcar tropas en el lado opuesto a Grytviken, luego de una impresionante demostración del efecto de un bombardeo naval por parte del "Antrim" y la "Plymouth". Más tarde ese día la Escuadrilla "Antrim" participó en dos nuevas salidas en apoyo de la operación, la primera con un enlace de comunicaciones aerotransportado y la segunda para llevar a tierra al oficial médico del buque para asistir al único herido argentino. Enarbolando las enseñas de batalla, el "Antrim" entró en las Bahías Cumberland y a las 1700Z la tripulación del Wasp HAS.1 XS527 de la Escuadrilla "Endurance" vio una bandera blanca.

El buque partió desde las Georgias del Sur el 2 de mayo para escoltar al "Tidespring" y su carga de 200 prisioneros de vuelta a Ascensión en camino hacia la repatriación. El 6 de mayo el buque recibió la orden de dejar el papel de escolta a la "Antelope" antes de volver al sur como escolta de las naves de desembarco de transporte logístico (LSL), que se unían al Grupo Anfibio en su desplazamiento a las Malvinas el 16 de mayo. Tres días más tarde un Wessex HU.5 (XT449 de la Escuadrilla "E" del 845 Sqdn a bordo del "Tidepool") fue embarcado para operaciones especiales y junto con el XP142 desembarcaron Fuerzas Especiales en Fanning Head el 20 de mayo antes de que el "Antrim" escoltara al Grupo Anfibio en el Estrecho San Carlos para el desembarco del día siguiente. El buque se dirigió entonces a una posición en las cercanías de Fanning Head para realizar bombardeos sobre la costa. Alrededor de las 1325Z y nuevamente a las 1331Z el "Antrim" fue atacado por Daggers del Grupo 6. El resultado fue que el buque fue impactado por una bomba de 1.000 libras que no explotó, aunque averió seriamente a los lanzadores de Seaslug. Dos tripulantes resultaron heridos, mientras que el XP142 recibió daños por esquirlas (incluyendo perforaciones en los tanques de combustible). Un equipo de expertos en explosivos fue llevado a bordo por el Wasp de la Escuadrilla "Yarmouth" y a las 2350Z la bomba fue bajada suavemente al mar mientras el "Antrim" abandonaba el Estrecho San Carlos, para dirigirse al este y unirse al Grupo del Portaaviones al día siguiente. Para ese momento el Wessex de la Escuadrilla "E" del 845 Sqdn había dejado al "Antrim" para embarcar en el "Canberra" como helicóptero de evacuación de bajas.

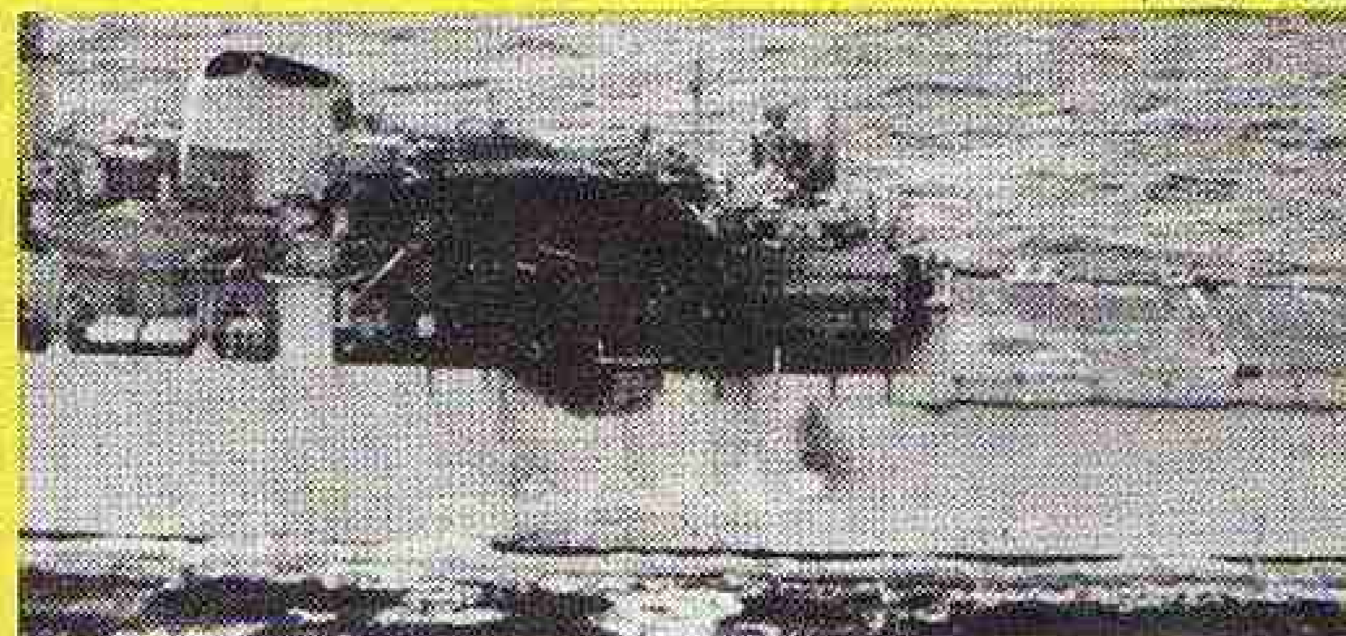
El "Antrim" se reunió el 25 de mayo con el "Stena Seaspread" para reparaciones y ese mismo día siguió para encontrarse con el "Queen Elizabeth 2" cerca de las Georgias del Sur. El XP142 estuvo otra vez en servicio para el 26 de mayo. El encuentro tuvo lugar el 27 de mayo y el "Antrim" embarcó al comandante de las fuerzas terrestres en Malvinas, Major General (general de brigada) Jeremy Moore, junto con el Estado Mayor de la 5th Infantry Brigade. El "Antrim" volvió hacia el oeste y Moore embarcó en el "Fearless" el 29 de mayo. Dos días más tarde volvió a navegar hacia las Georgias para cumplir tareas como buque de defensa aérea, anclando en Bahía Husvik el 2 de junio, donde se unió al "Endurance", "Resource" y muchos otros buques mercantes requisados. Mientras estaba en las Georgias, llevó a cabo patrullas alrededor de la costa y la Escuadrilla cumplió salidas antisubmarinas y de carga. Finalmente, el 14 de junio, llegó la noticia de la rendición argentina y el 26 de junio el "Antrim" se alejó de las Georgias del Sur por última vez para dirigirse a las Malvinas y, dos días después, unirse al Grupo de Portaaviones. El buque y su helicóptero recibieron la orden de emprender el regreso al Reino Unido el 28 de junio y partieron desde Puerto Howard en la Gran Malvina al día siguiente. Luego de una breve escala en la Isla Ascensión el 7 de julio, el "Antrim" atracó en Portsmouth el 17 de julio con el XP142 a bordo, adornado con varias marcas que indicaban las acciones de la Escuadrilla [ver la historia de la aeronave]. El Wessex fue volado a Portland al día siguiente y el 26 de julio fue transferido al Museo del Arma Aérea de la Flota para la Exhibición de las Islas Malvinas. El "Humphrey" llegó a Yeovilton por tierra ese mismo día y fue puesto en exhibición en el





Arriba Esta foto del "Humphrey" fue tomada a su llegada a Portsmouth a bordo de la "Antrim" el 17-7-82 cuando a pesar de vérselo reluciente, presentaba cicatrices de la batalla.
Arriba derecha: La campaña del "Humphrey" (XP142 406) estaba simbolizada en las marcas pintadas sobre la puerta de la cabina: el ataque al "Santa Fe", el 25-4-82 (submarino); dos evacuaciones de heridos (cruces); infiltración de comandos del SAS en el Glaciar Fortuna, Georgias, el 21-4-82 y en Fanning Head, Isla Soledad, la noche del 20/21-5-82 (dagas); el rescate de los hombres del SAS y tripulaciones de los dos Wessex HU.5 que se estrellaron en el Glaciar Fortuna el 22-4-82 (R13, cifra más tarde corregida a la real que totalizaban R20); el rescate de efectivos de fuerzas especiales de un bote Gemini, frente a Georgias el 23-4-82 (R3); el rescate de dos tripulantes que se cayeron de la cubierta de un submarino británico en aguas de Georgias (R2).
(R. A. Walker)





Izquierda: "Willie (XM837 400), un Wessex HAS.3 del Escuadrón Aeronaval 737 destacado en la "Glamorgan" hace su postrer vuelo desde el buque el 11-6-82. En las primeras horas del día siguiente el XM837 se consumía en llamas luego del impacto en las puertas del hangar del buque de un misil Exocet argentino lanzado desde tierra con singular habilidad. **Derecha:** el sector ennegrecido por el incendio provocado en la "Glamorgan" por ese Exocet, sobre la popa de la nave que regresó al Reino Unido para reparaciones.
(A. B. Walsh)



Izquierda: comandos del SAS en el Glaciar Fortuna, en Georgias del Sur, se aproximan cautelosamente al Wessex HU.5 (XT464 -/(Y)F') que minutos antes ha sufrido una caída en medio del viento blanco y se halla volcado sobre su costado de babor. Es la jornada del 22-4-82 y atrás se ve al otro Wessex HU.5 (XT473 '-/(Y)A') el que poco después acabaría cayendo de la misma forma en el glaciar.
(Ministerio de Defensa Británico)

Museo para el Día Aéreo de Yeovilton (31 de julio de 1982).

El "Antrim" cumplió su segundo despliegue a las Malvinas durante 1982. Partió de Portsmouth el 8 de noviembre con el Wessex HAS.3 XM328 de reemplazo. Fue durante este despliegue que el 737 Sqdn se disolvió y el 722 Sqdn incorporó a la Escuadrilla "Antrim". El buque retornó a Portsmouth el 25 de marzo de 1983 y el Wessex desembarcó en Portland.

Tripulantes del 737 Sqdn con la Escuadrilla "Antrim" durante la Operación "Corporate" y sus condecoraciones:

Lt Cdr Ian Stanley RN (Comandante de la Escuadrilla) **DSO** *(Orden de Servicio Distinguido), Lt C. J. Parry RN (Observador)* **MID** *(Mención de Despachos), S/Lt S. G. Cooper RN (Segundo piloto)* **MID**, *POACMN D. B. Fitzgerald* **MID**.

ESCUADRILLA "GLAMORGAN"(103)

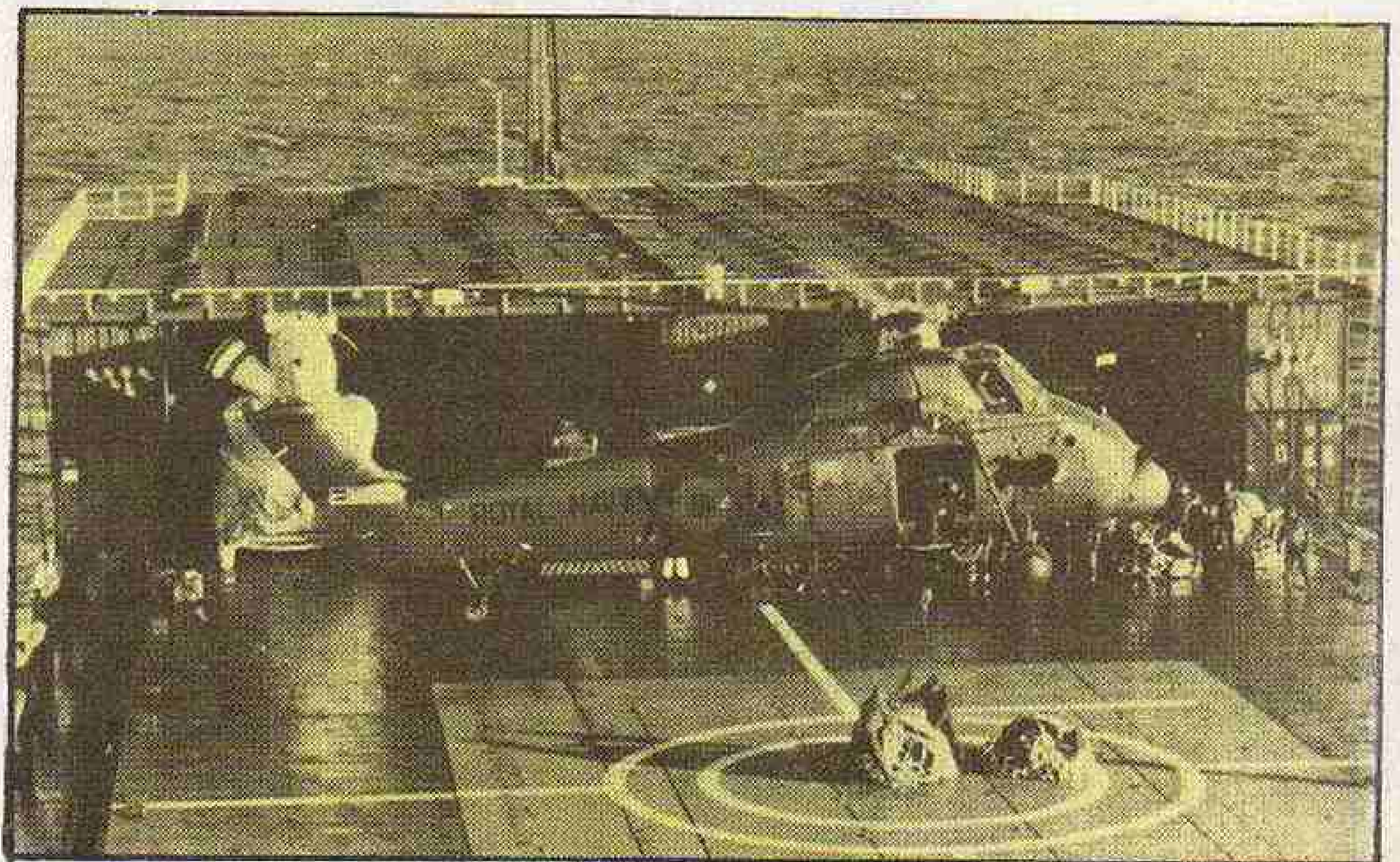
Al igual que la Escuadrilla "Antrim", la Escuadrilla "Glamorgan" y su Wessex HAS.3 XM837, apodado "Willie", fueron embarcados en su buque y estaban operando en las afueras de Gibraltar en el Ejercicio "Springtrain" cuando el 2 de abril recibieron la orden de destacarse directamente en el Atlántico Sur. Para el 11 de abril el Wessex había recibido las marcas de baja visibilidad, con sus inscripciones en blanco y las superficies superiores en amarillo dejando lugar al azul-gris de la RAF con los números de serie y títulos ROYAL NAVY sobrepintados en negro y las escarapelas modificadas al rojo y azul, mientras que el código (400) se piensa fue borrado aunque lo mantuvo. Bajo el mando del Lt Cdr G. C. Hunt, la Escuadrilla realizó algunos vuelos de consolidación entre el 5 y el 14 de abril. Después de haber arribado a la Isla Ascensión el 11 de abril, tres días más tarde el buque fue enviado al norte para reunirse con el Grupo de Portaaviones, que llegó a la Isla el 16 de abril. Mientras tanto, el XM837 había volado a tierra a Wideawake para que se le colocara un nuevo juego de palas en el rotor principal el 13 de abril y una ametralladora, dos días después.

El Grupo zarpó hacia el sur el 18 de abril y la Escuadrilla comenzó a cumplir salidas antisubmarinas cinco días después antes de llegar a la Zona de Exclusión Total el 1 de mayo. El "Glamorgan" comenzó entonces con bombardeos contra las posiciones argentinas alrededor de Puerto Argentino, para lo cual un Wessex HU.5 armado (XS483 de la Escuadrilla "A" del 845 Sqdn a bordo del "Resource") había sido embarcado el 30 de abril para proveer protección al observador NGS (Naval Gunfire Support, Apoyo de Fuego Naval) a bordo del Lynx HAS.2 (XZ736) de la Escuadrilla "Alacrity". El 1 de mayo el Wessex HU.5 recibió fuego desde tierra y casi con seguridad un misil (posiblemente hasta dos) Tigercat, pero no sufrió daños. En realidad, el Wessex tuvo que realizar acciones evasivas violentas para esquivar al misil, que cayó en el mar a unos 180 metros del "Willie" al agotar su combustible.

El 6 de mayo el "Glamorgan" fue destacado junto con la "Alacrity" y la "Arrow" como un Grupo de Acción de Superficie para investigar un posible contacto de superficie cerca del casco del "Sheffield". Resultó ser una falsa alarma, más tarde identificada como un helicóptero británico. Mientras el "Glamorgan" continuaba con los bombardeos, su Escuadrilla siguió con las patrullas antisubmarinas hasta el 13 de mayo cuando el buque fue enviado, junto con el "Hermes" y el "Broadsword", para una operación en la Isla Borbón. Sin embargo, por varias razones, la incursión fue postergada 24 horas, lapso durante el cual el "Glasgow" reemplazó al "Glamorgan". Entre el 16 y el 21 de mayo el buque participó en la Operación "Tornado", que era un plan para engañar al enemigo para que creyera que el desembarco se realizaría al sur de Puerto Argentino. Con la tarea de bombardear la costa, también disparó cinco misiles Seaslug contra posiciones en tierra. No se conocen eventuales daños que pudieran haber provocado pero los disparos sirvieron para levantar la moral. La Escuadrilla realizó salidas antisubmarinas y el XM837 fue objeto de fuego de ametralladora al norte de la Isla Lively el 17 de mayo. El 22 de mayo se unió a los otros buques de la Fuerza de Tareas en el Estrecho San Carlos pero siguió destacándose cada noche para bombardear la zona de la capital. El buque se dirigió al TRALA (Area de Remolque, Reparación y Logística), unas 200 millas al este de las Malvinas, el 30 de mayo para algunas reparaciones con el "Stena Seaspread". El día anterior el Wessex había quedado fuera de servicio debido a una pérdida de aceite. Luego de finalizadas las reparaciones, el "Glamorgan" asumió la tarea de "administrador" del TRALA el 3 de junio, aunque el XM837 quedó fuera de servicio hasta el 10 de junio. Para ayudar en los numerosos vuelos de reabastecimiento vertical y transporte, un Wessex HU.5 desconocido fue embarcado del 3 al 8 de junio, período durante el cual recogió una cantidad de cargas lanzadas en vuelo por los Hércules C1P provenientes de Wideawake.

A las 1800Z del 11 de junio, el "Glamorgan" fue enviado para nuevas operaciones de bombardeo, esta vez en apoyo del 45 Cdo en el Monte Dos Hermanas, dejando el puesto de "administrador" del TRALA al "Tidepool". La operación concluyó a las 0615Z del 12 de junio y mientras el buque se alejaba de la zona de tiro a las 0636Z, fue detectado un misil Exocet. A pesar de la violenta acción evasiva del "Glamorgan", que puso su popa hacia la amenaza y disparó un Seacat que erró por poco al Exocet, el misil hizo blanco en el buque a las 0637Z, cuando impactó en la cubierta de vuelo y rebotó hacia el hangar. No explotó pero el fuego desatado por el combustible remanente en el misil incendió el hangar y destruyó totalmente al "Willie", cuyos restos fueron arrojados por la borda. En la cubierta del lado de babor quedó un agujero de 4,5m por 3m. La cocina y el lanzador de Seaslug fueron dañados, mientras que el sistema Seacat de babor re-

Aunque llevando un código del Escuadrón Aeronaval 847, el Wessex HU.5 XT471 '-/XW', estaba basado en el "Hermes" y adjunto al 848 Sqdn, Escuadrilla "D" cuando se tomó esta fotografía, el 26/6/82. Este Wessex estaba en una misión a bordo del "Astronomer", desde el "Hermes", cuando ambos buques se hallaban en el área de la Task Force asignada a reparaciones y mantenimiento. Apenas visibles dentro del rudimentario hangar, están dos Chinook del Escuadrón 18, los HC.1 ZA720/BG y ZA717/BK que fueron llevados en vuelo al Puerto San Carlos los días 27 y 29/6/82, respectivamente. (Vía T. & J. Harrison Ltd.).





Sobre la plaza de armas de la base HMS Raleigh, en Devon, se ven el 13/5/82 los Wessex HU.5 del Escuadrón Aeronaval 847, Escuadrilla "B", antes de ser embarcados en el "Atlantic Causeway" poco más tarde ese mismo día. Aquí están visibles 16 de los 20 helicópteros HU.5 que zarparían al día siguiente en el citado barco rumbo al Atlántico Sur. (Ministerio de Defensa Británico).

sultó demolido. El ataque costó las vidas de 13 tripulantes (incluido el POACMN C. P. Vickers) mientras que otros 14 resultaron heridos. Con los incendios ya extinguidos y desagotados los rumbos de agua, el "Glamorgan" finalmente se alejó a las 1000Z a una velocidad de más de 20 nudos, para encotrarse con el "Stena Seaspread" para reparaciones el 13 de junio y asumir una vez más el cargo de "administrador" del TRALA. Al día siguiente tuvo lugar la capitulación argentina y el Wessex HU.5 XT486 del 848 Sqdn Escuadrilla "D" fue embarcado desde el "Tidepool" para recoger cargas lanzadas en vuelo en el TRALA. Ese helicóptero sufrió serios daños durante una tormenta el 15 de junio [ver Escuadrilla "D" 848 Sqdn]. Finalizadas las reparaciones de emergencia, el "Glamorgan" se dirigió a la Bahía San Carlos a las 2330Z del 16 de junio junto con el "Active" y el "Stena Seaspread". Pasó los próximos días en el lugar para reparaciones más efectivas, mientras que el averiado Wessex era llevado el 19 de junio a la Base Adelantada en Puerto San Carlos por el Chinook ZA705 del 18 Sqdn. Ese mismo día a las 2200Z el "Glamorgan" salió de San Carlos para visitar Puerto William el 20 de junio y luego se reunió en el Grupo de Portaaviones antes de zarpar hacia el Reino Unido a las 1345Z del 21 de junio (disparando una salva completa al pasar junto al "Hermes"). El buque arribó a Portsmouth el 10 de julio, después de haber navegado más de 30.000 millas desde el 2 de abril. Sus armas habían disparado unos 1.243 proyectiles durante al guerra, más que cualquier otro buque. El 13 de agosto la Escuadrilla se disolvió formalmente en Portland, pero ya se había tomado la decisión de embarcar una Escuadrilla de LYnx del 815 Sqdn cuando el hangar del buque fuera reconstruido.

Tripulantes del 737 Sqdn con la Escuadrilla "Glamorgan" durante la Operación "Corporate": Lt Cdr G. C. Hunt RN (Comandante de la Escuadrilla), Lt. G. Stephenson RN, S/Lt D. E. Winton RN, POACMN C. P. Vickers (muerto en acción).

845 NAVAL AIR SQUADRON

Cuando el 1 de abril se recibió la orden de prepararse para ser desplegado en el Atlántico Sur, el 845 Sqdn (bajo el mando del Lt Cdr R. J. Warden) tenía a su disposición una dotación de 22 Wessex HU.5. De ellos 18 estaban en Yeovilton y los cuatro restantes prestaban servicio con las fuerzas británicas en Irlanda del Norte. Rápidamente se formaron varias escuadrillas para ser destacadas a los buques de la Fuerza de Tareas y algunos helicópteros fueron preparados para su transporte por vía aérea a la Isla Ascensión desde donde embarcarían en los buques en un despliegue directo desde el Ejercicio "Springtrain" en el Mediterráneo. Normalmente el Escuadrón apoyaba a los Royal Marines en el rol de asalto, para cuyo propósito sus aeronaves estaban pintadas en el esquema de baja visibilidad en marrón oliva mate con escarapelas en rojo y azul, mientras que los números de serie, las inscripcionnes ROYAL NAVY y las letras de código aparecían en negro. En la mayoría de los casos, si no en todos, las leyendas ROYAL NAVY ya habían sido directamente eliminadas y al iniciarse el conflicto aquellos helicópteros que todavía las llevaban fueron borradas. Los códigos de las aeronaves teóricamente tenían como prefijo la letra "Y" para diferenciar a las máquinas del 845 Sqdn de aquellas de otras unidades, pero no la llevaban (como así tampoco las letras de cubierta). La dotación del Escuadrón al 1 de abril era la siguiente:

XT473 '-/(Y)A'	XT484 '-/(Y)H'	XS516 '-/(Y)Q'
XT459 '-/(Y)B'	XY451 '-/(Y)J'	XT455 '-/(Y)R'
XT449 '-/(Y)C'	XT460 '-/(Y)K'	XT765 '-/(Y)S'
XT468 '-/(Y)D'	XS514 '-/(Y)L'	XS483 '-/(Y)T'
XT481 '-/(Y)E'	XT472 '-/(Y)M'	XS506 '-/(Y)U'
XT464 '-/(Y)F'	XS515 '-/(Y)N'	XT450 '-/(Y)V'
XT453 '-/(Y)G'	XT458 '-/(Y)P'	XT461 '-/(Y)W'

Sin marcas, el XT470, previamente '-/(Y)A', todavía estaba en la unidad aunque destinado a depósito en Wroughton. La transferencia oficial tuvo lugar el 1 de abril y el helicóptero arribó ahí al día siguiente.

La Escuadrilla "A" fue formada el 1 de abril (se le asignaron el XS483 y el XT484) y se le ordenó se preparara para su embarque inmediato a bordo del "Resource" en Rosyth. El mismo día la Escuadrilla "B" recibió la orden de salir de Yeovilton y embarcarse en el "Fort Austin" en la Isla Ascensión con el

XT468 y el XT675, de manera que las dos máquinas fuerron rápidamente desarmadas el 3 de abril y cargados esa noche en el avión de transporte Heavylift Belfast G-BEPE que partió para Wideawake al día siguiente. Enseguida fue el turno de la Escuadrilla "C", que recibió al XT464 y el XT473 el 10 de abril y entonces fue enviada a la Isla Ascensión para embarcar en el "Tidespring", luego de que las dos aeronaves fueran desarmadas en Yeovilton el 4 de abril para salir un día después en el Heavylift Belfast G-BFYU. Con el requerimiento anticipado de operaciones de transporte en Ascensión, la Escuadrilla "D" debía tener base en Wideawake para ayudar en la distribución en los buques de la Fuerza de Tareas de la tropa, equipos y suministros que llegaban al aeropuerto. El XT451 y el XT460 partieron de Yeovilton hacia Wideawake a bordo del Heavylift Belfast G-BEPE el 8 de abril para ser utilizados por la Escuadrilla. Finalmente, el "Intrepid" (en reparaciones poco antes de que estallara el conflicto) fue rápidamente devuelto al servicio activo y zarpó de Portsmouth el 15 de abril para pruebas en el mar, embarcando a la Escuadrilla "E" con el XT449 y el XT461 el 20 de abril. La Escuadrilla se alistó junto con el buque y luego volvió a Yeovilton el 22 de abril para esperar la fecha de partida.

El 4 de mayo la tripulación del destacamento en Irlanda del Norte fue enviada a Yeovilton para unirse al reformado 847 Sqdn. La Royal Air Force había pedido aprobación para que sus propias tripulaciones volaran los cuatro Wessex HU.5 del 845 Sqdn en Ulster, lo que fue rápidamente aceptado. Sin embargo, el 9 de mayo se decidió retirar a los helicópteros para contar con más máquinas para su despliegue en el Atlántico Sur, de manera que los XS506, XS514, XS515 y XT455 volvieron a Yeovilton ese día. Los primeros tres fueron transferidos al 847 Sqdn el 11 de mayo junto con el XS516 y el XT472, mientras que el XT455 era transferido a la Unidad de Apoyo de Aviación Naval (NASU). En tanto, las crecientes tareas de carga en Ascensión requerían más helicópteros así que, el 6 de mayo, el Escuadrón recibió directivas de preparar dos máquinas adicionales para transportarlas por vía aérea a la Isla. El Heavylift Belfast G-BEPS dejó Yeovilton el mismo día con el XT450 y el XT459 a bordo, para llegar a Wideawake el 7 de mayo. Más tarde, estos dos reemplazaron a los helicópteros originales de la Escuadrilla "D" que habían embarcado en el "Intrepid" como máquinas de reemplazo inmediato (la Escuadrilla "E" había pasado del "Intrepid" al "Tidepool" con sus dos helicópteros). Por lo tanto la necesidad de más aeronaves todavía persistía, así que el XS491 y el XT761 (ambos sin códigos y el XT761 fuera de lo usual ya que todavía llevaba las inscripciones ROYAL NAVY en negro) fueron transferidos del 847 Sqdn el 7 de mayo y desarmados para transporte por vía aérea a Wideawake en el Heavylift Belfast G-BEPS, uniéndose a la Escuadrilla "D". Por lo tanto, las asignaciones iniciales de helicópteros a las cinco Escuadrillas del Escuadrón eran como sigue:

Escuadrilla "A" "Resource"	XT484 '-/(Y)H' XS483 '-/(Y)T'
Escuadrilla "B" "Fort Austin"	XT468 '-/(Y)D' XT765 '-/(Y)S'
Escuadrilla "C" "Tidespring"	XT473 '-/(Y)A' XT464 '-/(Y)F'
Escuadrilla "D" "Wideawake"	(1) XT451 '-/(Y)J' (1) XT460 '-/(Y)K' (2) XT459 '-/(Y)B' (2) XT450 '-/(Y)V' XS491 sin código XT761 sin código
Escuadrilla "E" "Intrepid"	83) XT449 '-/(Y)C' (3) XT461 '-/(Y)W'

Notas:
(1) Embarcó más tarde en el "Intrepid" como aeronave de reemplazo inmediato.
(2) Asignación temporria; en realidad reemplazos del XT473 y XT464 de la Escuadrilla "C" perdidos en las Georgias del Sur.
(3) Más tarde pasó al "Tidepool".

Como se puede apreciar en el recuadro, el 845 Sqdn se fragmentó considerablemente, lo que debe haber dificultado su operación como un Comando coordinado de una unidad de apoyo, al menos hasta que la mayoría de sus Escuadrillas desembarcó en las Malvinas. Para complicar aún más los hechos, el Comandante pasó a Lt Cdr (Flying, de vuelo) en la Isla Ascensión y el piloto más antiguo (Senior Pilot) se hizo cargo del 847 Sqdn.

Las tres máquinas restanes del Escuadrón fueron enviadas a otras unidades. Dos de ellas se unieron al 707Sqdn, la XT481 (el 19 de mayo) y la XT453 (el 13 de julio). El XT458 fue transferido al 772 Sqdn en Portland el 27 de mayo para la Escuadrilla "A" de esa unidad, debido a la próxima partida del "Illustrious" pero finalmente no fue al sur con el portaaviones. Un Wessex HU.5 adicional se unió al 845 Sqdn, el XS484 en préstamo del Ministerio de Defensa a la British Hovercraft Corporation en Cowes. Asignado al Escuadrón el 31 de mayo, llegó a Yeovilton el 3 de junio todavía con el viejo camuflaje en color arena y verde oscuro. Luego de la rendición argentina, el XS484 fue transferido al 771 Sqdn el 2 de agosto como parte del programa de reequipamiento de la unidad y fue llevado a Culdrose el 6 de agosto. Las máquinas del Escuadrón volaron 2.259 horas en más de 600 salidas durante la Operación "Corporate".

Aunque los detalles que siguen se refieren a las Escuadrillas individuales del 845 Sqdn, es importante notar que tan pronto como cualquiera de las Escuadrillas desembarcaba en las Malvinas, cesaba su condición de Escuadrilla. Una vez en tierra, todos los helicópteros y personal eran agrupados para operar con el 845 Sqdn. De hecho, cuando la Base Operativa Adelantada en Puerto San Carlos quedó definitivamente establecida, los helicópteros Wessex eran utilizados por tripulaciones de los Escuadrones 845, 847 u 848 en la medida y cuando era requerido, sin tomar en cuenta de cuál Escuadrón estaban "a cargo".

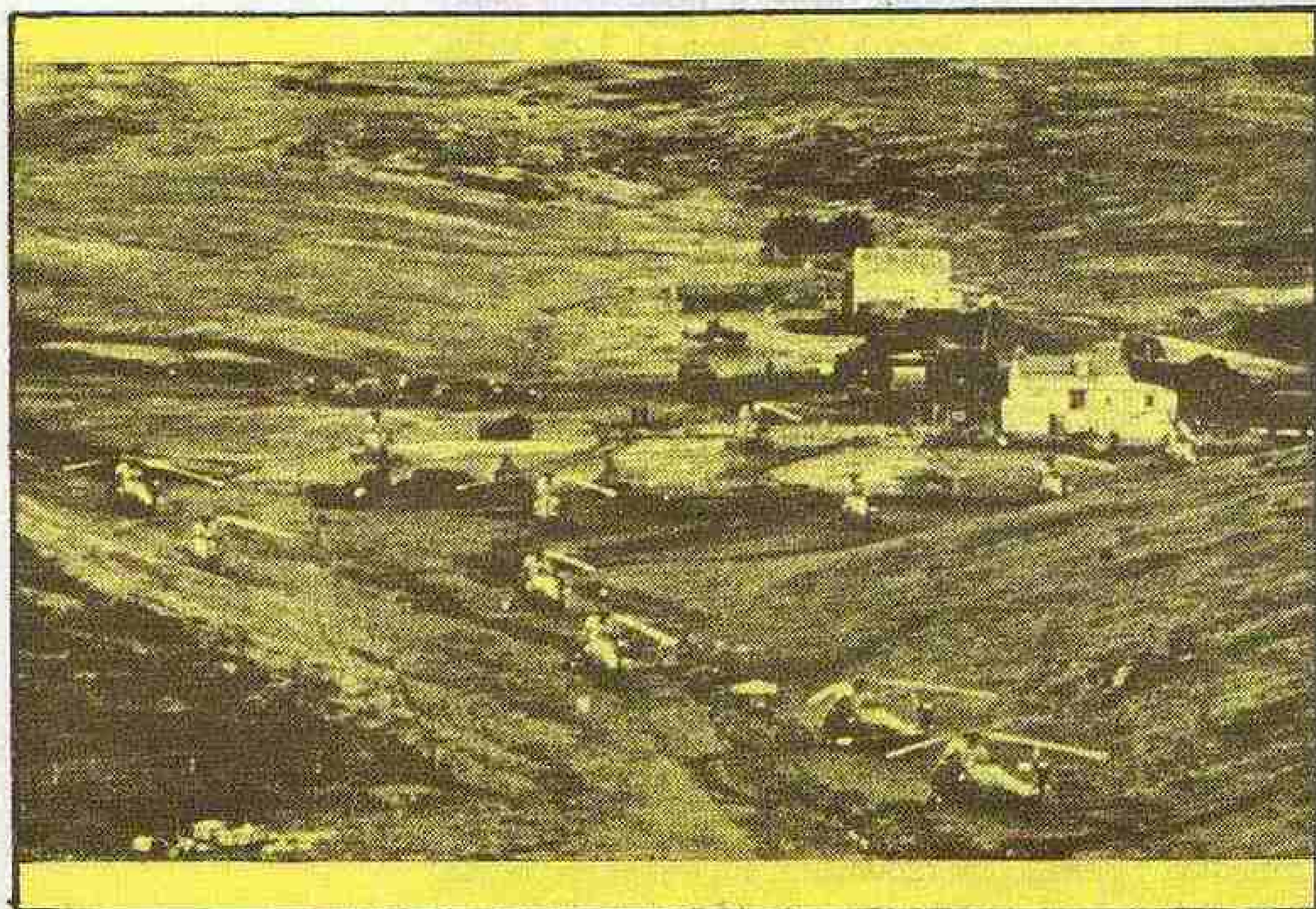
ESCUADRILLA "A"

La Escuadrilla embarcó en el "Resource" en Rosyth el 2 de abril, llevando a bordo al XS483, seguido un día después por el XT483. Partieron hacia la Isla Ascensión a las 0145Z del 6 de abril y, durante el trayecto a lo largo del Canal Inglés al día siguiente, el XS483 fue volado a Yeovilton (vía Lee-on-Solent) para recoger algunos suministros de último minuto y volver más tarde en la misma jornada vía Portland. También el XT484 fue volado a Yeovilton el 7 de abril, en este caso para modificaciones en el alineamiento nocturno, y volvió al buque el mismo día vía Culdrose. Los suministros de último momento fueron llevados cuando el buque estaba en las afueras de Cornwall mediante Chinooks, Sea Kings y Wessex operando desde Culdrose. Se esperaba que la Escuadrilla operaría en tierra en las Malvinas en el rol de apoyo y durante el viaje a Ascensión ambas máquinas fueron dotadas de plataformas de armas. El entrenamiento de vuelo incluyó el empleo de ametralladoras 7,62mm desde la cabina, disparos de cohetes de 2 pulgadas y perfiles de ataque con misiles AS.12, culminando con el lanzamiento de cuatro AS.12 activos el 15 de abril. Los sucesos del 11 de junio probaron que había sido un ejercicio útil. El buque llegó a Ascensión el 17 de abril y continuó viaje al sur al día siguiente.

El 30 de abril el XS483 fue destacado al "Glamorgan" para actuar como escolta armada del Lynx HAS.2 (XZ736) de la Escuadrilla "Alacrity" que debía realizar tareas de reglaje de artillería cuando la "Alacrity" y el "Glamorgan" comenzaron con los bombardeos navales el 1 de mayo. En esa fecha al Wessex HU.5 se le dispararon dos misiles Tigercat pero escapó sin daños y rápidamente retornó al "Glamorgan" antes de ser transferido de vuelta al "Resource" el 2 de mayo. El 4 de mayo la Escuadrilla se unió a la búsqueda de sobrevivientes del "Sheffield". En las dos semanas siguientes participó en salidas de reabastecimiento vertical y traslado de personal en el Grupo de Portaaviones antes de que el "Resource" anclara en San Carlos el 21 de mayo para brindar apoyo a las operaciones en tierra. El buque se dirigió luego al este para encontrarse con el "Canberra" en el TRALA (área de Remolque, Reparación y Logística) el 23 de mayo, unas 170 millas al noreste de Puerto Argentino. Todas las provisiones y munición a bordo del "Canberra" que estaban destinadas a la cabeza de playa fueron trasladadas al "Resource" y ambos helicópteros de la Escuadrilla realizaron múltiples salidas de reabastecimiento vertical. La descarga tuvo lugar al día siguiente cuando la Escuadrilla desembarcó para ser ubicada junto con algunos Sea Kings HC.4 del 846 Sqdn en la Base Operativa Adelantada de Old House Creek, unas dos millas al norte del establecimiento San Carlos y en la margen oriental de la Bahía. Ahí fue que el Lt Cdr H. J. Lomas se encargó de establecer el Escuadrón en tierra. Sus decididos esfuerzos, pujante actitud y excepcional liderazgo le valieron más tarde la Cruz de Servicio Distinguido. La Escuadrilla "A" fue suplementada dos días más tarde por la Escuadrilla "E" (y un helicóptero de la "B") antes de que el Escuadrón pasara su Base Adelantada a Puerto San Carlos el 30 de mayo, donde dos días después se le unió el 847 Sqdn. A principios de junio la Escuadrilla estaba plenamente dedicada al movimiento de tropa y vuelos de reconocimiento, especialmente en la zona de Teal Inlet donde el 4 de junio se estableció una Base Adelantada conjunta de los Escuadrones 845 y 847, a la que siguió otra en Fitz Roy después del 11 de junio.

El 10 de junio se llevó a cabo el ensayo para una de las operaciones más inusuales de la campaña. Obviamente surgió de las Fuerzas Especiales, cuando una patrulla del SBS (Special Boat Squadron) en el área de Puerto Argentino informó que cada mañana se realizaba una reunión de oficiales superiores argentinos en el Town Hall, con la cale adyacente ocupada por vehículos estacionados. El SBS creía que los generales de brigada Menéndez y Jofre así como otros oficiales superiores, participaban regularmente, de manera que la tentación de desmoralizar aún más a las fuerzas enemigas "tomando" a su estructura de comando parecía irresistible. El SBS pensaba que el llevar a cabo la acción ellos mismos podrían provocar represalias en la población civil local. Un helicóptero con misiles con una tripulación experta parecía ofrecer la mejor solución al problema. La elección de la plataforma de armas fue de un Wessex HU.5 armado con misiles AS.12. Se atribuye a un oficial del SBS el haber dado la idea al Lt Cdr Lomas, quien la aprobó con entusiasmo y obtuvo luego la aprobación de los mandos superiores. El XT484 fue el helicóptero seleccionado, que sería tripulado por el Lt P. C. Manley, quien originalmente estaba con el 848 Sqdn Escuadrilla "D" en el "Atlantic Conveyor" (como Instructor de Guerra de Helicóptero, experiencia que fue tomada en cuenta para elegirlo) y un eficaz apuntador de misiles, el POACMN J. A. Balls. El XT484 era uno de un desta-

Desplegados en un angosto valle y estacionados cerca de los galpones y viviendas de las granjas cerca de Puerto San Carlos, se ve una docena de Wessex Hu.5 del Escuadrón 847. Estos aparatos se establecieron allí, como parte de la Base de Operaciones Avanzada, el 1/6/82. (Ministerio de Defensa Británico)



camento de cuatro Wessex que operaba desde la Base Adelantada de Teal Inlet. Luego de una reunión informativa con Fuerzas Especiales, el helicóptero fue armado con dos AS.12 vivos y comenzó la práctica. El blanco para el ensayo era la Isla Bob unas siete millas al noroeste del establecimiento en Teal Inlet. El Lt Manley puso su helicóptero en vuelo estacionario a una distancia de 3,5 millas de la isla, el POACMN Balls lanzó el primer misil y lo guió hacia el blanco. El segundo misil fue lanzado desde tres millas, otra vez en vuelo estacionario. Satisfechos con los resultados, volvieron a la Base Adelantada para prepararse para la misión en la mañana siguiente.

Poco antes del amanecer (1100Z) del 11 de junio, el XT484 despegó y se dirigió al este a muy bajo nivel, siguiendo los contornos hacia el punto seleccionado para el lanzamiento justo al sur de la Colina Beagle, unas tres millas al noroeste del Town Hall. Mientras estaba en camino Peter Manley fue informado por radio por un observador del SAS que un helicóptero argentino, probablemente artillado, estaba en la vecindad. Como consecuencia, la posición de tiro planeada fue ligeramente sobrepasada. Una vez que el XT484 asumió el vuelo estacionario en las luces del amanecer, el POACMN Balls disparó el primer misil que erró al Town Hall por unos pocos metros y en cambio hizo impacto en el piso superior y el techo de la Estación de Policía en el edificio contiguo. Para ese entonces, el XT484 había estado en una posición expuesta durante dos o tres minutos sin haber recibido fuego. No se atacó un blanco secundario y el segundo AS.12 fue apuntado una vez más contra el Town Hall. En esta ocasión el alambre de control se enganchó (posiblemente en la colina por sobre la cual el misil era apuntado) y el AS.12 cayó en el agua en la rada de Puerto Argentino a poca distancia del buque hospital argentino "Bahía Paraíso" que estaba fondeado ahí. Segundos después, se inició fuego antiaéreo desde un emplazamiento en las cercanías de la Colina Cortley en el lado norte del puerto. Manley realizó una "retirada expeditiva" y el XT484 se dirigió al oeste de vuelta a Teal Inlet justo cuando proyectiles de cañones de 105mm ubicados cerca de la Colina Sapper comenzaban a caer y explotar detrás de él. El Wessex y su tripulación llegaron sanos y salvos a la Base Adelantada alrededor de las 1200Z.

Naturalmente, estaban un poco decepcionados porque el objetivo primordial había sido errado por pocos, pero vitales, metros. Sin embargo, la Estación de Policía era considerada un blanco satisfactorio ya que era utilizada como centro de mando de inteligencia. Los informes argentinos del ataque no mencionario pérdidas de vidas o el status del blanco, más que identificarlo como la "casa del oficial político", pero sí enfatizaron que un misil había errado al buque hospital por sólo 25 metros. No obstante, otras fuentes revelaron que la operación realmente sacudió la moral de los oficiales argentinos. En cuanto al objetivo secundario mencionado más arriba, se trataba de cualquier Chinook o Puma visible. Ninguno fue visto, de manera que el segundo misil fue dirigido al Town Hall. (Lo que Peter Manley y Arthur Balls no sabían era que para el 11 de junio todos los Pumas del CAB601 en las Malvinas se habían estrellado o habían sido derribados, mientras que el de Prefectura estaba averiado.) De los cuatro Chinooks que habían sido basados en las Islas, una máquina del CAB601 había quedado reducida a cenizas en el Monte Kent mientras que la otra se encontraba (casi con seguridad) fuera de servicio en Puerto Argentino. Los dos Chinooks del Grupo 7 habían sido volados de vuelta al continente el 9 de junio después de haber completado sus tareas cuando resultó obvio que la derrota era inevitable.

Después de la rendición argentina, el Escuadrón utilizó una Base Adelantada suplementaria establecida el 15 de junio en el hipódromo de Puerto Argentino para movimiento de tropas así como de sus equipos con vistas a su retorno a Reino Unido con la Fuerza de Tareas (aunque la de Puerto San Carlos continuó siendo la base principal de la unidad). El "Resource" ancló en Puerto Argentino el 17 de junio, y el XT483 y el XT484 reembarcaron el 24 de junio para navegar con el buque hacia las Georgias del Sur dos días después y partir finalmente para el Reino Unido el 29 de junio. La Escuadrilla desembarcó en Yeovilton (vía Culdrose) el 19 de julio antes de que el buque llegara a Devonport.

Tripulaciones de la Escuadrilla "A" del 845 Sqdn durante la Operación "Corporate" y sus condecoraciones:

Lt. Cdr. H.J. Lomas RN (Comandante de la Escuadrilla) **DSC**, *Lt. S.P. Judd RN, Lt. DF. Knight RN, S/Lt. R. Morton RN, POACMN J.A. Balls* **BEM MID**, *POACMN S. McNaughton.*

Escuadrilla "B"

La Escuadrilla arribó a Ascensión el 5 de abril y sus Wessex HU.5 (XT468 y XT765) fueron descargados del Belfast G-BEPE para ser rearmados por la Partida Naval 1222. El "Fort Austin" llegó desde Gibraltar al día siguiente, mientras ambos helicópteros eran probados en vuelo el 7 de abril después de haber sido equipados con ametralladoras, lanzacohetes de dos pulgadas y misiles AS.12. El XT468 embarcó en el buque ese día, seguido por el XT765 el 8 de abril y zarparon hacia el sur un día después, para encontrarse, y reabastecerse, con el "Endurance". Este encuentro tuvo lugar el 12 de abril, cuando tropas, provisiones y equipos fueron transferidos de cubierta a cubierta, tras lo cual el "Endurance" se dirigió hacia las Georgias del Sur y la Operación "Paraquat". Mientras tanto, el "Fort Austin" puso rumbo de vuelta hacia Ascensión el 13 de abril y llegó a la Isla el 20. Después de desembarcar la Escuadrilla "Minerva" del 815 Sqdn y reabastecerse,

el "Fort Austin" volvió a poner proa al sur el 23 de abril y entró en la Zona de Exclusión Total el 3 de mayo. Al día siguiente el XT765 resultó levemente dañado cuando trasladaba sobrevivientes del "Sheffield" al "Fort Austin", pero el helicóptero ya estaba otra vez en servicio para el 9 de mayo, cuando voló al "Invincible" para dejar lugar a un cuarto Lynx HAS.2 en el "Fort Austin" (ver Escuadrilla "Newcastle" del 815 Sqdn). El 12 de mayo el XT468 estuvo ocupado con la transferencia de sobrevivientes del "Sheffield" a otros buques para su repatriación. Pero el 14 de mayo estaba otra vez fuera de servicio, lo que resultó un contratiempo ya que la Escuadrilla debía tomar parte en la incursión a la Isla Borbón.

El 17 de mayo uno de los Lynx del "Fort Austin" pasó al "Invincible" y los otros tres, más el XT468, al "Hermes". Esto permitió al "Fort Austin" aceptar a un destacamento de cuatro Sea Kings HAS.5 del 826 Sqdn, que a su vez dejaron más espacio en la cubierta del "Hermes" para los Harriers y Sea Harriers adicionales esperados para los próximos días con el "Atlantic Conveyor". Una vez que se completaron las transferencias desde este último buque, la congestión en la cubierta del portaaviones se tornó aguda. De manera que el XT468 fue volado el 20 de mayo al "Atlantic Conveyor" para "estacionar" ahí. También el "Invincible" estaba teniendo problemas de espacio a raíz del influjo adicional de aeronaves, así que el XT765 fue transferido al "Atlantic Conveyor" el 19 de mayo antes de embarcar en el "Stomness" el 21 de mayo, para ser usado primordialmente en el papel de apoyo. Además, podía brindar una capacidad de carga limitada mientras el buque estuviera descargando en San Carlos, si así era requerido. El Wessex desembarcó en la "Playa Roja" en Bahía Ajax (junto a la planta rerfrigeradora) el 22 de mayo para apoyar al 45 Cdo. en los días siguientes. El 26 de mayo el XT765 se trasladó a la Base Adelantada del 845 Sqdn en Old House Creek, en la margen oriental de la Bahía San Carlos. El 27 de mayo embarcó en el "Fearless" en San Carlos y navegó con el buque para encontrarse con el "Antrim" al este de la Zona de Exclusión Total. Después de recoger al general Moore en el "Antrim" el 29 de mayo, el XT765 volvió a San Carlos al día siguiente a bordo del "Fearless" y desembarcó en la Base Adelantada de Puerto San Carlos. Mientras tanto, el otro helicóptero de la Escuadrilla (el XT468 a bordo del "Atlantic Conveyor") tuvo la suerte de poder escapar cuando el 25 de mayo el buque fue alcanzado por un misil Exocet. Ocurrió que estaba en un vuelo de prueba en el momento que la nave fue atacada.

Lamentablemente, dos de los hombres de mantenimiento de la Escuadrilla murieron, el LAEM (Leading Air Engineering Mechanic) D.L. Pryce y el AEM A.S. Anslow. Después de recoger sobrevivientes del buque incendiado, volvió al "Hermes" para operar en traslado de cargas junto con un elemento de la Escuadrilla "D" del 848 Sqdn, asignado del 845 Sqdn el 28 de mayo pero reteniendo el código '-/(Y)D'.

Como el hecho de estar configurado como helicóptero artillado limitaba la capacidad de carga del Wessex, el 3 de junio fue cambiado por el XT471 (del 847 Sqdn), uno de los ocho HU.5 que en ese momento estaban en el "Atlantic Causeway" (el XT471 a su vez fue asignado a la Escuadrilla "D" del 848 Sqdn aunque quedó a cargo del 847 Sqdn). El XT468 al parercer quedó a bordo del "Atlantic Causeway", con seguridad al menos hasta el 8-9 de junio cuando el buque ancló en San Carlos por segunda vez. Ahí se presume que quedó a bordo o bien desembarcó en la Base Adelantada de Puerto San Carlos para unirse al XT765. La siguiente vez que se lo vio con certeza fue el 11 de julio cuando fue transportado por un Chinook HC.1 del 18 Sqdn a un Mexeflote (un pontón motorizado multipropósito) a popa del "Atlantic Causeway" en Puerto Argentino. El helicóptero fue llevado entonces a bordo del buque, que al día siguiente fue a San Carlos y desde ahí partieron el 13 de julio hacia el Reino Unido. Llegó a Devonport el 27 de julio, donde al día siguiente el XT468 fue descargado en un campo en Camel's Head. El 2 de agosto fue llevado por carreterra a Yeovilton para quedar a cargo del 845 Sqdn.

Durante junio el XT765 quedó en tierra en la Base Adelantada de Puerto San Carlos para asistir en las operaciones de reabastecimiento de la primera línea. El 15 de junio se estableció una Base suplementaria del 845 Sqdn en el hipódromo de Puerto Argentino y se crere que el Wessex operó desde ahí hasta el 3 de julio, cuando embarcó en el "Hermes" en Puerrto William (uniéndose al XT450 de la Escuadrilla "C"). Ese mismo día el portaaviones zarpó hacia el Reino Unido, para llegar a Portsmouth el 21 de julio. El XT765 fue volado a Yeovilton al día siguiente, aunque la mayoría del personal de la Escuadrilla había sido llevada a la Isla Ascensión en el "British Tay" y retornó por aire a Brize Norton el 7 de julio. Se estimó que la Escuadrilla había volado unas 210 horas durante la Operación "Corporate", pero los registros oficiales se perdieron con el hundimiento del "Atlantic Conveyor".

Tripulaciones de la Escuadrilla "B" del 845 Sqdn durante la Operación "Corporate":
Lt G. R. N. Foster RN (Comandante de la Escuadrilla), Lt K. D. J. Slowe RN, S/Lt I. S. Brown RN, S/Lt G. Fox RN, C/Sgt D. Greet, Cpl I. Tyrell.

ESCUADRILLA "C"

Los dos Wessex HU.5 de la Escuadrilla (XT464 y XT473) llegaron a Wideawake a bordo del Belfast G-BFYU el 6 de abril. Como los de la Escuadrilla "B", estaban configurados como plataformas de fuego con ametralladoras, lanzacohetes de dos pulgadas y misiles AS.12. Ambos fueron rearmados y probados en

vuelo por la Partida Naval 1222, tras lo cual esperaron el arribo del "Tidespring", que había sido enviado al sur el 2 de abril mientras cumplía el Ejercicio "Springtrain". El buque llegó a Ascensión el 10 de abril y al día siguiente embarcó la Escuadrilla para partir hacia las Georgias del Sur en compañía del "Antrim" y la "Plymouth". El grupo se encontró con el "Endurance" el 14 de abril y luego iniciaron la Operación "Paraquat". Los cuatro buques llegaron a las Georgias el 21 de abril y los dos Wessex HU.5 se unieron al Wessex HAS.3 XP142 de la Escuadrilla "Antrim", que estaba equipado con radar, para desembarcar con éxito a los hombrers del Escuadrón "D" del 22 SAS Regt en la glaciar Fortuna, a pesar de los vientos de hasta 60 nudos. La patrulla de 18 hombres quedó incapacitada durante la noche debido a los fuertes vientos y la nieve, por lo que se hizo necesaria una operación de rescate. Los tres helicópteros volvieron al glaciar el 22 de abril temprano cuando las condiciones mejoraron un poco. Después de haber embarcado a seis hombres, el XT464 (tripulado por el Lt M. J. Tidd y el LACMN R. Wilson) despegó antes que los otros dos pero no había recorrido una milla cuando Mike Tidd experimentó súbitamente una condición de "visión blanca" total. Como el Wessex ya estaba en su límite de formación de hielo no podía subir para alejarse de la tormenta y las altas montañas que los rodeaban. Tidd decidió entonces volver para intentar tener algunas referencias visuales, pero no bien inició la maniobra el radioaltímetro indicaba 40 pies (unos 12 metros) y descendiendo. Al darse cuenta que el impacto era inevitable, levantó la nariz del helicóptero, que golpeó entonces primero con la cola, se volcó hacia la derecha y patinó hasta detenerse. De las ocho personas a bordo, sólo una, un hombre del SAS, resultó levemente herido. Todos los que estaban en el XT464 fueron cargados en las otras dos máquinas, una de las cuales (la XT473) tuvo que purgar combustible para compensar el incremento de carga. Entonces despegó el XT142, seguido de cerca por el XT473 (tripulado por el Lt I. A. Georgeson y el LACMN A. Lomas). En pocos minutos ambos pilotos se encontraron con condiciones de "visión blanca" pero Georgeson, confiando en el HAS.3 equipado con radar para que encontrara una ruta segura a través del mal tiempo, logró mantener al XT142 a la vista. Sin embargo, súbitamente vio al HAS.3 subir y luego, con la misma rapidez, descender y desaparecer de la vista (había pasado sobre una colina y enseguida bajó por un fiordo). Ian Georgeson, con su radioaltímetro indicando 80 pies y en descenso, dedujo que delante de él había terreno alto y redujo la velocidad del XT473 a cero listo para aterrizar. Mientras lo hacía, el helicóptero golpeó una colina, se deslizó de costado y cayó sobe su costado izquierdo. Otra vez hubo una única persona herida, el mismo soldado del accidente anterior. Ya sobrecargado, el helicóptero de la Escuadrilla "Antrim" volvió a su buque antes de retornar para rescatar con éxito a los afectados por el segundo percance de los HU.5. Los dos helicópteros caídos fueron abandonados en el glaciar.

Una vez rendidas las fuerzas argentinas en las Georgias el 26 de abril, el "Tidespring" navegó hacia el norte rumbo a la Isla Ascensión (con 186 prisioneros), donde estaban por ser entregados helicópteros de reemplazo. El Heavylifth Belfast G-BEPS aterrizó en Wideawake el 7 de mayo con los Wessex HU.5 XT450 y XT459 a bordo, los que fueron reensamblados y probados en vuelo por la Partida Naval 1222 el 9 de mayo, aparentemente para la Escuadrilla "D". El "Tidespring" llegó a una distancia de la Isla dentro del alcance de los helicópteros tres días después y la Escuadrilla "C" fue rápidamente reequipada el 13 de mayo, con dos Wessex HU.5, que embarcaron al día siguiente luego de haber reabastecido al buque. Con su Escuadrilla totalmente operacional nuevamente, el "Tidespring" zarpó el 16 de mayo y once días más tarde entró en la Zona de Exclusión Total para asumir tareas de buque tanque en el Area de Remolque, Reparación y Logística (TRALA). La Escuadrilla realizó tareas de transporte, reabastecimiento vertical y comunicaciones hasta el 9 de junio, cuando en tierra se necesitó asistencia de helicópteros. La Escuadrilla "C" embarcó en el "Fort Grange" para dirigirse a San Carlos y en la madrugada del 10 de junio desembarcó en la Base Adelantada de Puerto San Carlos para unirse al resto del 845 Sqdn en misiones de reabastecimiento hasta la rendición el 14 de junio.

El 21 de junio uno de los helicópteros del Escuadrón fue volado a la Isla Borbón (Pebble) donde la tripulación se dedicó a catalogar los aviones y suministros enemigos capturados. Ambos Wessex fueron luego destacados, a requerimiento, al hipódromo de Puerto Argentino, donde e 24 de junio el XT459 (tripulado por el Lt P. C. Manley y el LACMN F. S. McKie) sufrió daños graves. Una bolsa de tejido de nylon, volada por el viento provocado por el helicóptero, fue enganchada por una de las palas del rotor principal del Wessex justo después de haber aterrizado, lo que dañó el gozne de arrastre y creó una fuerte resonancia en el suelo. La hoja afectada cayó entonces tan por debajo de su altura normal de rotación que cortó por el medio al eje de trasmisión del rotor de cola. Para ese momento todas las palas estaban girando muy bajo lo que resultó en que el cono de cola fue virtualmente separado del resto del fuselaje. Afortunadamente, ninguno salió herido. El helicóptero fue llevado al "Atlantic Causeway" en las afueras de Puerto Argentino por un Chinook del 18 Sqdn el 11 de julio para volver al Reino Unido y llegó a Devonport el 27 de juli en dos secciones. Fue descargado al día siguiente en un campo en Camel's Head (cerca de HMS Drake, Plymouth) y luego llevado por tierra a Yeovilton, el 29 de julio para ser transferido ese día a la Unidad de Apoyo de Aviación Naval (NASU).

Mientras el "Tidespring" continuaba con sus tareas de buque tanque, la Escuadrilla "C" llevó al XT450 a bordo del "Hermes" el 3 de julio, para el viaje de vuelta a la Isla Ascensión. Ahí tenía que esperar el arribo del "Tidespring", pero para cuando el buque llegó a la isla ya no tenía las instalaciones para apoyo de aeronaves de manerra que la Escuadrilla quedó a bordo del portaaviones (junto con el XT765 de la Escuadrilla "B") para el viaje de regreso. Llegó a Portsmouth el 21 de julio y el XT450 fue volado a Yeovilton al día siguiente, quedando a cargo del 845 Sqdn. Durante el conflicto la Escuadrilla cumplió 427 horas de vuelo y 1.084 aterrizajes en cubierta.

Tripulaciones de la Escuadrilla "C" del 845 Sqdn durante la Operación "Corporate": Lt M. J. Tidd RN (Comandante de la Escuadrilla), Lt I. A. Georgeson RN, Flt Lt A. Pufford RAF, S/Lt A. C. Berryman RN, LACMN A. Lomas, LACMN R. Wilson.

ESCUADRILLA "D"

El pesado avión de transporte Heavylift Belfast G-BEPE llegó a Wideawake el 9 de abril con los Wessex HU.5 XT451 y XT460 para la Escuadrilla "D" (la escuadrilla de la base de la Isla Ascensión). La Partida Naval (Naval Party) 1222 ya se había establecido como una "mini-NASU" (Unidad de Apoyo de Aviación Naval) con la tarera de alistar los helicópteros que eran transportados por vía aérea para el vuelo y su posterior embarque en los buques de la Fuerza de Tarea, proceso al que fueron rápidamente sometidos los dos Wessex de la Escuadrilla "D". Después de haber cumplido pruebas de vuelo, el XT460 el 11 de abril y el XT451 un día después, iniciaron inmediatamente trabajos de transporte y reabastecimiento vertical a medida que llegaban al aeropuerto más provisiones, equipos y personal para los buques de la Task Force. Mientras la flota se organizaba, todo tenía que ser ubicado en el buque correspondiente y en el orden correcto para su desembarco posterior. Las operaciones se interrumpieron una sola vez, el 22 de abril, cuando el XT460 llevó a un marino enfermo desde el "ElK" al "Canberra" para su tratamiento.

El 6 de mayo otros dos helicópteros fueron preparados en Yeovilton para su transporte aéreo. El Heavylift Belfast G-BEPS llegó a Wideawake al día siguiente con el XT450 y el XT459 en su bodega. Fueron rearmados y probados el 9 de mayo, tras lo cual fueron utilizados por la Escuadrilla "D" antes de pasarlos a la Escuadrilla "C" a bordo del "Tidespring" cuando el buque retornó a Ascensión desde las Georgias del Sur tres días después.

En tanto, los XT451 y XT460 habían embarcado en el "Intrepid" el 7 de mayo para ser transportados al sur como máquinas de reemplazo inmediato y partieron con el buque al día siguiente. Se cree que desembarcaron, al darse un momento oportuno alrededor del 30 de mayo, a la Base Operativa Adelantada de Puerto San Carlos junto con el resto del 845 Sqdn (Escuadrillas "A", "B" y "E") para ser empleados en el rol utilitario después de la pérdida de las aeronaves que estaban en el "Atlantic Conveyor" el 25 de mayo. Ambos se unieron al 847 Sqdn como máquinas de reemplazo (posiblemente el 1 de junio, o poco después), para luego pasar el Navy Point (Punto Naval) opuesto a Puerto Argentino el 25 de junio.

El siguiente par que llegó a Wideawake fue el XS491 y XT761 (ambos sin códigos), entregados el 12 de mayo por el Heavylift Belfast G-BEPS para ser armados y probados por la Partida Naval 1222. Estos dos quedaron con la Escuadrilla "D" y asumieron tareas de transporte y reabastecimiento vertical mientras los buques de la Fuera de Tarea entraban y salían. La permanencia del XT450 y XT459 fue corta ya que embarcaron en el "Tidespring" el 14 de mayo para reemplazar a las dos máquinas de la Escuadrilla "C" perdidas en las Georgias. El "Engadine" llegó el 25 de mayo la Escuadrilla "A" del 847 Sqdn, de la cual el Wessex HU.5 XT764 '-/XM' estaba parcialmente fuera de servicio. El helicóptero fue volado a tierra en intercambio con el XS491 y el buque volvió a partir el 26 de mayo.

La Escuadrilla "D" continuó operando en la Isla Ascensión, con el XT764 todavía con el código '-/XM' el 16 de junio, que recién fue eliminado para el 11 de agosto. Tanto el XT761 como el XT764 seguían sin códigos el 17 de setiembre, cuando la Escuadrilla "D" añadió un tercer Wessex a su dotación con el arribo del XS521 a bordo del "Olmeda", todavía con su código 'PO/621' del 722 Sqdn, las inscripciones ROYAL NAVY en blanco y las escarapelas Clase 'D'. Para fines de octubre el trío era único dentro del 845 Sqdn y habían sido repintados, en caso necesario, y codificados con el prefijo "Y" que aparecía realmente en el fuselaje:

XS521 '-/YB'	XT764 '-/YG'	XT761 '-/YP'

Entre el 11 de abril y el 28 de julio la Escuadrilla "D" voló un total de 503,20 horas diurnas y 40,30 horas nocturnas, transportó 3,5 millones de libras (algo más de 1.500 toneladas) de carga y transfirió 2.500 hombres desde y hacia los buques en Ascensión.

Tripulaciones de la Escuadrilla "D" del 845 Sqdn durante la Operación "Corporate" y sus condecoraciones: Lt Cdr R. J. Warden RN (Comandante del 845 Sqdn, Lt Cdr (Flying) Isla Ascensión), Lt Cdr A. S. Roelich (Comandante de la Escuadrilla), Lt G. R. Croston RN, Lt M. A. Ellis RM (Royal Marines), S/Lt R. R. Cuthbert RN **CINCFC** *(Commander-in-Chief Fleet Commendation, Recomendación del Comandante en Jefe de la Flota), S/Lt C. Dick RN, S/Lt J. N. D. Ridge RN, FCACMN D. H. Carter, CPOACMN D. E. Brown.*

ESCUADRILLA "E"

La Escuadrilla había embarcado en el "Intrepid" el 20 de abril con los Wessex HU.5 XT449 y XT461 para los días de pruebas en el mar en las afueras de Portland, antes de retornar a Yeovilton para aguardar la fecha de embarque. Esta resultó ser el 26 de abril, cuando la Escuadrilla reembarcó en el "Intrepid" en Bahía Weymouth después de que el buque zarpara de Portland hacia el Atlántico Sur. Llegó a Ascensión el 5 de mayo y la Escuadrilla "E" bajó a Wideawake para asistir a la "D" con los trabajos de transporte y reabastecimiento vertical. Sin embargo, la Escuadrilla "E" fue transferida al "Tidepool" el 5 de mayo y al día siguiente partió con el buque hacia el sur, mientras que los dos Wessex originales de la "D" (XT451 y XT460) eran volados al "Intrepid" el 7 de mayo como máquinas de reemplazo inmediato. La Escuadrilla "E" se dedicó a completar las instalaciones del "Tidepool" para las aeronaves antes de entrar en operaciones en el Atlántico Sur.

Entre el 9 y el 18 de mayo se colocaron placas blindadas en los helicópteros y se taparon todas las inscripciones en blanco. El XT449 fue destacado al "Antrim" el 19 de mayo para asistir a su Wessex HAS.3 en una operación de desembarco de Fuerzas Especiales en Fanning Head. Esto tuvo lugar alrededor de las 2315Z del 20 de mayo, poco antes del desembarco principal la mañana siguiente. En lugar de volver al "Tidepool", el XT449 fue transferido al "Canberra" el 21 de mayo para evacuación de bajas. Al Lt M. S. Crabtree (piloto), s/Lt P. J. J. Heathcote (observador) y Cpl K. G. Gleeson (tripulante), se les unió el Surgeon Cdr (capitán de fragata médico) Rick Jolly en un particularmente difícil rescate de dos sobrevivientes del ataque con bombas a la "Ardent". El primero de ellos tenía muchas dificultades para agarrar la cuerda que habían bajado. Jolly se dió cuenta que el hombre se estaba ahogando y se ofreció para ser bajado (sin contar con traje anti-exposición) y ayudarlo. Mike Crabtree, mediante las indicaciones que le trasmitía su tripulante, maniobró su Wessex en posición y Jolly, gracias a la correcta manipulación del guinche por parte del cabo Gleeson, logró asir y enseguida "enganchar" a su cuerpo al exhausto marino. Ambos fueron izados sin más problemas. Aunque aterido de frío, el oficial médico fue bajado una vez más para buscar al segundo sobreviviente y logró colocar el gancho en el frente del chaleco salvavidas del desesperado naúfrago. En teoría la tracción ejercida por el guinche debería haber roto el chaleco salvavidas pero no lo hizo, y ambos fueron izados a salvo.

Mientras tanto, el "Tidepool" había comenzado la tarea aparentemente sin fin de reabastecer de combustible a los buques de la Fuerza de Tarea, tarea durante la cual colisionó con la "Ambuscade", aunque ninguno de los dos buques sufrió averías serias. El XT449 volvió al buque desde el "Canberra" el 24 de mayo, cuando ambas naves estaban unas 170 millas al noreste de Puerto Argentino. El 25 de mayo la Escuadrilla desembarcó del "Tidepool" a una zona de aterrizaje temporario en Bahía Ajax y al día siguiente se trasladó a la Base Adelantada el Old House Creek, unas dos millas al norte del establecimiento San Carlos. Ahí los helicópteros de la Escuadrilla trabajaron en equipo con los de la "A" (y uno de la "B") para transportar abastecimientos y hombres a las líneas del frente luego de la pérdida de los helicópteros a bordo del "Atlantic Conveyor" el 25 de mayo. El Escuadrón trasladó su Base Adelantada a Puerto San Carlos el 30 de mayo, donde dos días después se le unieron los Wessex Hu.5 del 847 Sqdn. Una nueva Base Adelantada fue instalada en Teal Inlet, el 4 de junio, y en Fitzroy, el 11 de junio. Los trabajos utilitarios continuaron su ritmo intensivo a medida que las fuerzas británicas avanzaban y hasta la rendición el 14 de junio. Después de eso, hombres y equipos tenían que ser transferidos a los buques que retornaban, por lo que las operaciones continuaron hasta que los helicópteros y sus tripulaciones de tierra fueron embarcados en el "Atlantic Causeway" en Puerto Argentino el 12 de julio, para partir desde San Carlos un día después (las tripulaciones de vuelo de la Escuadrilla volvieron por vía aérea desde Puerto Argentino). Una vez que el buque arribó a DevonPort el 27 de julio, el XT449 y el XT461 fueron volados a Yeovilton al día siguiente, quedando a cargo del 845 Sqdn. Durante las operaciones los helicópteros habían volado 459 horas en 140 salidas, que incluyeron 467 aterrizajes en cubierta.

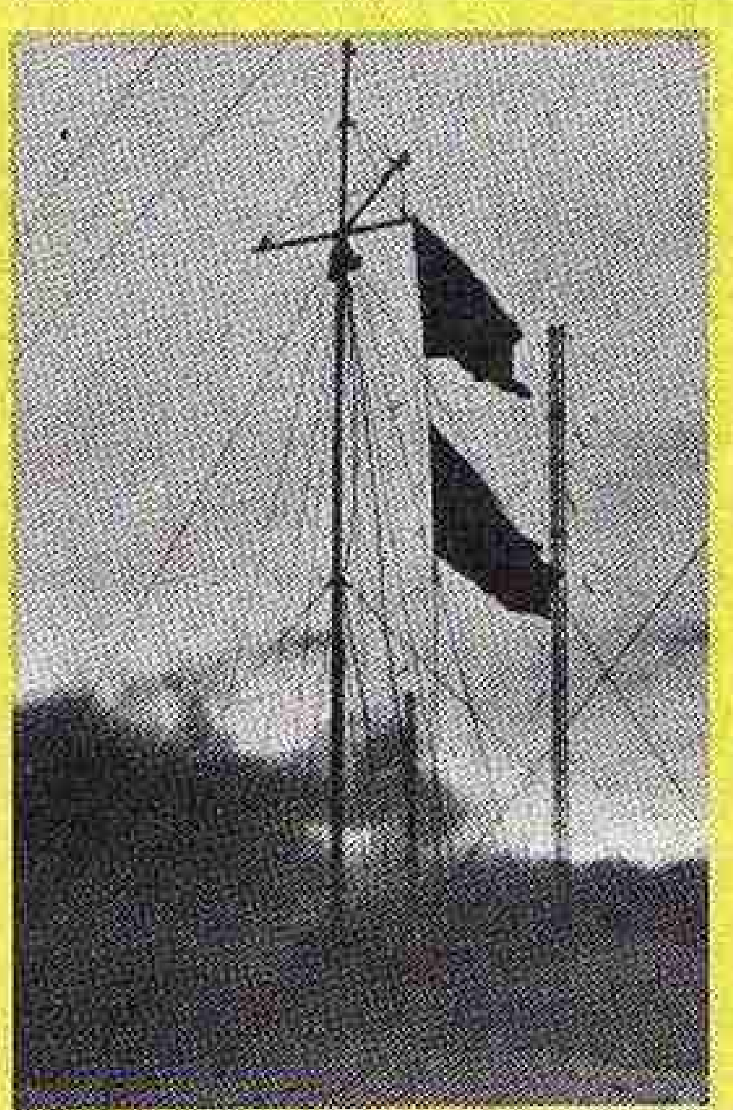
Tripulaciones de la Escuadrilla "E" del 845 Sqdn durante la Operación "Corporate":
Lt M. S. Crabtree RN (Comandante de la Escuadrilla), Lt R. M. Evans RN, S/Lt R. D. Harden RN, S/Lt P. J. J. Heathcote RN, LACMN A. Smiles, Cpl (cabo) K. G. Gleeson.

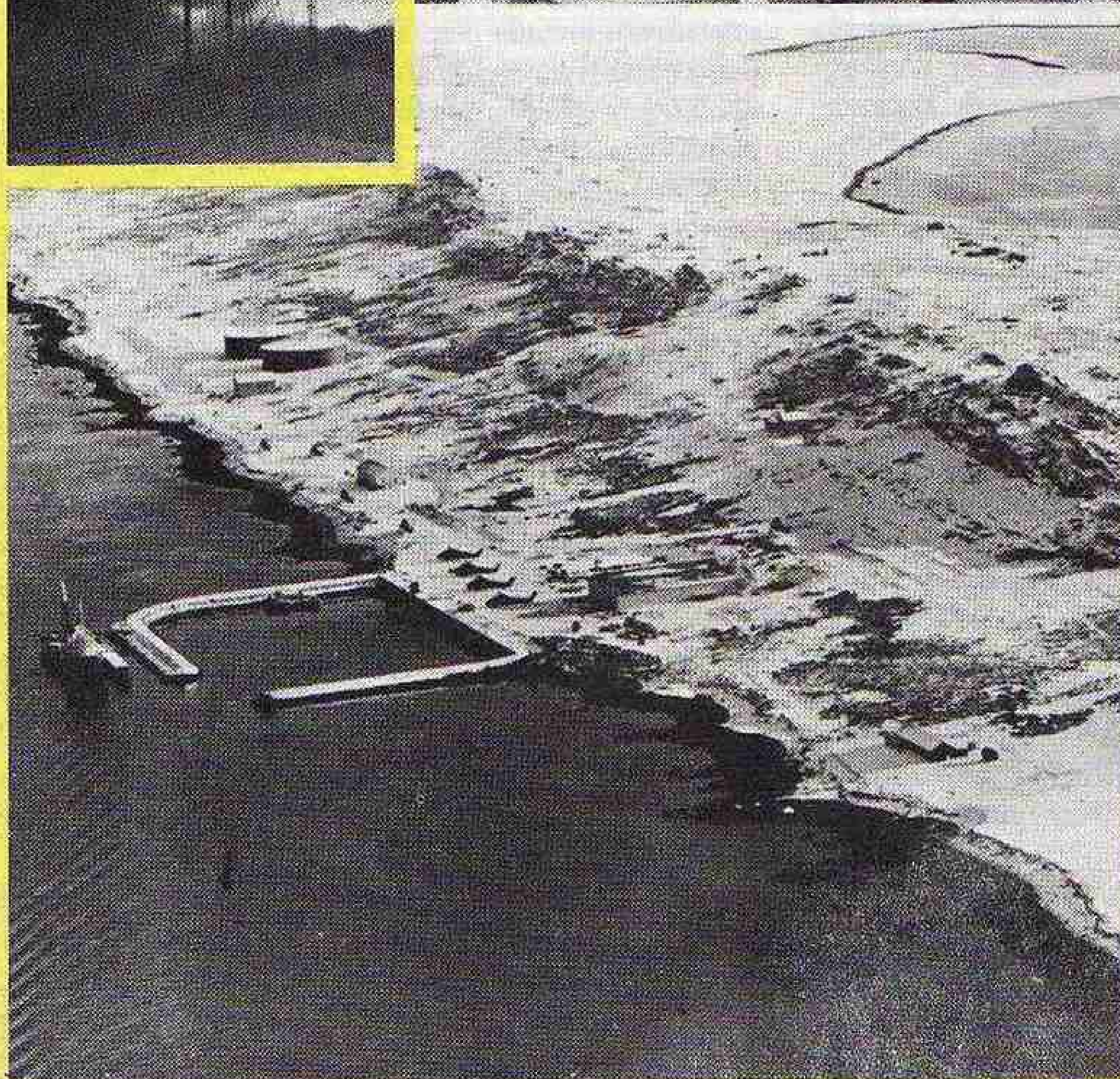
Tripulantes adicionales del 845 Sqdn a bordo del "Fearless" durante la Operación "Corporate": Lt Cdr D. C. Pulleyn RN, Lt E. C. E. Brown RN.

DESTACAMENTO ISLAS FALKLAND

El 24 de setiembre de 1982 el 847 Sqdn fue disuelto efectivamente con la transferencia de los últimos once Wessex HU.5 de la unidad al Falkland Islands Detachment (Destacamento Islas Falkland) del 845 Sqdn. En







Arriba: *Sosteniéndose por encima de la cubierta de vuelo del "Endurance" (según se informó la foto fue tomada el 19/6/82 frente a Thule) y cerca del remolcador "Salvageman", se ve al Wessex HU.5 XS846 '-/WW', de la Escuadrilla "A" del Escuadrón 848. Este helicóptero fue temporariamente destacado desde su buque similar, el "Regent", al navío polar, del 17 al 24/6/082 para tomar parte en la reocupación de la base de Thule en las Sandwich del Sur, islas que se hallaban ocupadas por los argentinos desde 1976. La bandera británica* **(insert a la izquierda)** *flamea sobre Thule tras la rendición, el 20/6/82 de los diez argentinos que ocupaban la base, comandados por el teniente de corbeta Martínez.* **Izquierda**: *En la margen norte de la costa de Puerto Argentino, vista desde el aire, en donde está emplazada el área de abastecimiento de combustible llamada Navy Point (y conocida localmente como "The Camber") se estableció el Escuadrón 847 desde el 26/6/82, en su carácter de "Escuadrón de la Guarnición de las Islas Falklands". En esta foto, tomada a fines de julio de 1982 se ven nueve HU.5 estacionados en su mayoría frente a la costa. (Ministerio de Defensa Británico).*

realidad el 845 Sqdn había comenzado a operar los helicópteros anteriormente (el 14 de setiembre) aunque la entrega formal por parte del comandante del 847 Sqdn, Lt Cdr Booth, se realizó en Ascensión diez días después. Para complicar aún más las cosas, la transferencia oficial de los helicópteros se hizo efectiva a partir del 27 de setiembre. Bajo el mando del Lt Cdr H. J. Lomas (de la Escuadrilla "A"), el Destacamento continuó con base en Navy Point (en la margen norte del Puerto de la capital de Malvinas y conocido localmente como "The Camber") con las siguientes aeronaves:

XS491 '-/XM'	XT456 '-/XZ'	XT481 '-/XF'
XS506 '-/XJ'	XT460 '-/(Y)K'	XT482 '-/XL'
XS523 '-/XJ'	XT466 '-/XV'	XT759 '-/XY'
XT451 '-/XN'	XT475 '-/XG'	

De ésos, dos estaban fuera de servicio y de los nueve restantes seis eran mantenidos en disponibilidad para cumplir tareas. Ese número fue reducido en uno por semana a medida que disminuía el compromiso y para principios de octubre llegó un equipo MARTSU (Mobile Aircraft Repair, Transport and Salvage Unit, Unidad móvil de reparación, transporte y salvataje de aeronaves) para revisar y reparar dos aeronaves por vez a bordo del "Astronomer". Las letras laterales del 847 Sqdn fueron mantenidas ya que no había necesidad (o deseo) de cambiarlas, con la idea de que en poco tiempo el Destacamento sería necesitado en las Islas.

Apoyados por el "Astronomer", las operaciones el Destacamento continuaron hasta el 6 de noviembre cuando los helicópteros fueron cargados en el buque para retornar al Reino Unido. La nave zarpó alrededor del 14 de noviembre y arribó a Devonport el 3 de diciembre. Esa misma noche fueron descargados todos los helicópteros y llevados a un campo en la entrada Granby Gate de los muelles para su traslado por ruta. Los XS491, XS506 y XT456 llegaron a Wroughton el 6 de diciembre transferidos al Campo Aéreo de la Armada (Royal Navy Air Yard) para su depósito, seguidos dos días después por el XT466 y el XT759 (este último para revisación ante una eventual vuelta al servicio). Cuatro máquinas fueron transferidas a la NASU Yeovilton, la XT475 (el 3 de diciembre, para llegar al día siguiente) y las XS523, XT451 y XT481 (todas salieron y llegaron el 5 de diciembre). El 4 de diciembre llegó a Yeovilton el XT482 (transferido al 707 Sqdn) y el XT460, el último de la dotación original del Escuadrón en volver a casa, sin contar el breve período durante el que estuvo asignado al 847 Sqdn. Este último quedó a cargo del 845 Sqdn.

ESCUADRILLA "ILLUSTRIOUS"

El 16 de octubre de 1982 la Escuadrilla "C" del 848 Sqdn cesó sus operaciones con la transferencia oficial de sus dos helicópteros XS520 '-/WZ' y XT760 '-/WV') desde el "Fort Austin" a un destacamento del 845 Sqdn a bordo del "Illustrious".

Embarcaron en el portaaviones el 19 de octubre y operaron en el rol de transporte hasta ser desembarcados en Yeovilton el 7 de diciembre (todavía con los códigos del 848 Sqdn) antes de que el "Illustrious" atracara en Portsmouth un día más tarde.

ESCUADRON AERONAVAL 847

El Lt Cdr (capitán de corbeta) M. D. Booth (antes Senior Pilot, Piloto más antiguo, en el 845 Sqdn) recibió la orden de reconstituir el 847 Naval Air Squadron en Yeovilton el 4 de mayo e inmediatamente comenzaron los preparativos para equipar a la unidad con 24 Wessex HU.5, divididos en las Escuadrillas (Flights) "A" y "B". El Escuadrón fue comisionado sólo tres días después y se le ordenó salir hacia el Atlántico Sur en una semana, con la idea de que se convirtiera en el Escuadrón Guarnición (Garrison Squadron) una vez reocupadas las Malvinas. La unidad fue formada y comisionada en un lapso tan breve que alguien escribió una oda, en la cual se hacía alusión al discurso del capitán al formalizarse la comisión. ¡Una de las estrofas resulta suficiente para mostrar cuán conocido era el Escuadrón!

He said you're 847/A Commando Squadron true/ And as the words had left his lips/ We all whispered - "84 Who??"

(El dijo que eres el 847/ un verdadero Escuadrón Comando/ Y mientras las palabras salían de sus labios/ todos murmurábamos, "84 ¿¿quién??")

Los helicópteros del Escuadrón fueron obtenidos de diversas fuentes, principalmente las unidades de segunda línea cuyos Wessex HU.5 para esa época ostentaban sus inscripciones, letras de cubierta y códigos en blanco. A medida que llegaban a Yeovilton comenzó la tarea de prepararlos para su empleo en el Escuadrón, incluyendo una nueva pintura en marrón oliva mate, con los números de serie y códigos en negro, más escarapelas en rojo y azul, pero sin las leyendas ROYAL NAVY en la mayoría de los casos. Estas tareas concluyeron el 13 de mayo, cuando el último helicóptero fue embarcado, apenas nueve días después de que el Escuadrón fuera reconstituido.

El primer Wessex en arribar para el Escuadrón fue el XS523, el 5 de mayo, que tenía el código '-/XJ' y en el esquema de color de "commando", para unirse oficialmente a la unidad un día después.

Esto dio la primera pauta para el rengo de códigos adoptados por la unidad y así en los próximos siete días las restantes máquinas recibirían códigos entre '-/XA' y '-/XZ'. En total, en la semana siguiente el 847 Sqdn recibiría 27 Wessex HU.5. Sus identificaciones y fechas de transferencia figuran en el cuadro siguiente (las unidades anteriores aparecen entre paréntesis):

5 de mayo	
(722 Sqdn, Portland)	XS507 XT766 | XT773
(771 Sqdn, Culdrose)	XT466 XT471 XT759
(SAR Flt, Lee-on-Solent)	XS491
6 de mayo	
(772 Sqdn, Portland)	XS518XT469 XT480 XT486
(711 Sqdn, Culdrose)	XT755 XT761
(707 Sqdn, Yeovilton)	XS488 XS523
(RNPT/707 Sqdn, Yeovilton)	XT764
(NASU, Yeovilton)	XT456
(848 Sqdn, Yeovilton)	XT482
7 de mayo	
(707 Sqdn, Yeovilton)	XT757
11 de mayo	
(845 Sqdn, Yeovilton)	XS506 XS514 XS515 XS516 XT472
(707 Sqdn, Yeovilton)	XS479
(NASU, Yeovilton)	XT475
13 de mayo	
(NASU, Yeovilton)	XT479

A aquellos del 711 Sqdn se les quitaron sus marcas anteriores en sus bases originales, aunque fueron los únicos en conservar las leyendas ROYAL NAVY, pero en negro. Tres de las aeronaves tuvieron una corta permanencia en el 847 Sqdn, ya que el XS491 y el XT761 fueron transferidos al 845 Sqdn el 7 de mayo para reemplazar al par de helicópteros de la Escuadrilla "D" del 845 Sqdn que había partido de Ascensión en el "Intrepid" como máquinas para reemplazo inmediato, mientras que el XT479 se unió al 707 Sqdn el 14 de mayo. Así la dotación de Wessex HU.5 quedó completada. Para el 11 de mayo todos habían recibido el esquema de colores para la línea del frente y estaban codificados como sigue:

XS514 '-/XA'	XS523 '-/XJ'	XT766 '-/XS'
XS515 '-/XB'	XT488 '-/XK'	XT773 '-/XT'
XT472 '-/XC'	XT482 '-/XL'	XS507 '-/XU'
XS516 '-/XD'	XT764 '-/XM'	XT466 '-/XV'
XS506 '-/XE'	XT469 '-/XN'	XT471 '-/XW'
XS479 '-/XF'	XS518 '-/XP'	XT755 '-/XX'
XT475 '-/XG'	XT480 '-/XQ'	XT759 '-/XY'
XT757 '-/XH'	XT486 '-/XR'	XT456 '-/XS'

Bajo el mando del Comandante del Escuadrón, la Escuadrilla "A" embarcó en el "Engadine" en Devonport el 9 de mayo con los XS523, XT456, XT482 y XT764 para navegar al sur al día siguiente como parte del Grupo "Bristol". El resto del Escuadrón formó la Escuadrilla "B" al mando del Lt Cdr P. Hails y dejó Yeovilton hacia HMS Raleigh (Torpoint) el 13 de mayo. Embarcaron en el "Atlantic Causeway" en Plymouth Sound ese mismo día. A bordo del buque los HU.5 tuvieron prioridad sobre los Sea Kings del 825 Sqdn y fueron estacionados en el hangar delantero, pero dos aterrizaron en la cubierta de popa (donde la superestructura brindaba cierta protección contra los elementos) para el rol de búsqueda y rescate (SAR) y tareas de comunicaciones generales. El buque zarpó el 14 de mayo y durante el trayecto a Freetown, Sierra Leona, el Escuadrón practicó ejercicios de vuelo y de aterrizaje en cubierta (incluyendo amarre, desamarre y recarga de combustible). Para cuando el buque llegó a Ascensión el 22 de mayo, todas esas operaciones ya eran rutina y a partir de ese día los helicópteros fueron guardados y amarrados. El hangar de proa ofrecía menos protección que la esperada en los agitados mares y condiciones adversas del tiempo experimentadas al sur de la Isla Ascensión, de manera que se hicieron modificaciones de apuro con madera y lonas antes de llegar a la zona de guerra.

El "Engandine" llegó a Gibraltar el 15 de mayo con uno de los Wessex de la Escuadrilla "A" (el XT764) parcialmente fuera de servicio. Cuando llegó a Ascensión el 25 de mayo, el helicóptero fue llevado a tierra en intercambio con el XS491 de la Escuadrila "D" del 845 Sqdn (en ese momento sin código), que tomó el código vacante '-/XM'. El buque partió de Ascensión al día siguiente, unos cuatro días atrás del "Atlantic Causeway", que entró en la Zona de Exclusión Total el 29 de mayo y ancló en San Carlos el 1 de junio. Doce de sus Wessex HU.5 fueron desembarcados ese día en la Base Operativa Adelantada de Puerto San Carlos, donde se unieron a elementos del 845 Sqdn. El 2 de junio el "Atlantic Causeway" se dirigió a una posición bien al este de las Malvinas, llevando a los restantes ocho Wessex junto con una Unidad de Apoyo de Aviación Naval (NASU). Estos helicópteros estaban todos disponibles para ser utilizados como apoyo o reemplazos en la medida que fuera requerido.

Mientras tanto, la Escuadrilla "B" comenzó inmediatamente a operar en tierra en apoyo del avance de las fuerzas terrestres, acarreando munición, equipos y provisiones hacia las zonas de punta. Esto fue necesario debido a la pérdida de los Wessex HU.5 del 848 Sqdn y Chinooks HC.1 del 18 Sqdn que estaban a bordo del "Atlantic Conveyor" el 25 de mayo, por lo que se requirió al Escuadrón que asistiera a los sobrecargados Sea Kings HC.4 del 846 Sqdn, los Wessex HU.5 del 845 Sqdn y al solitario Chinook HC.1 (ZA718) del 18 Sqdn, en las tareas utilitarias. El exitoso avance al noreste de las fuerzas de tierra permitió el establecimiento de una Base Operativa Adelantada conjunta de los Escuadrones 845 y 847 en Teal Inlet el 4 de junio. Máquinas y tripulaciones fueron destacados a la Base sobre un esquema rotativo de 24 horas. El avance hacia el sur en Fitzroy tuvo un momento destacado el 8 de junio, desde el punto de vista de un Escuadrón, cuando el XT480 (piloteado por el Lt T. Hughes con el CPO W.R. Tuttey como tripulante) participó en el dramático rescate y evacuación de hombres del incendiado "Sir Galahad" en Puerto Pleasant, y en un momento apartó a una balsa del buque con el viento provocado por su rotor. Al día siguiente se

estableció otra Base Adelantada conjunta de los Escuadrones 845/847 en el establecimiento Fitzroy bajo el mando del Lt Cdr Booth, inicialmente con el XT449 (del 845 Sqdn) y el XT755, pero en los tres días posteriores el número de Wessex HU.5 se incrementó considerablemente.

El "Engandine" entró en la Zona de Exclusión Total el 6 de junio y llegó a San Carlos el 9 de junio, día en que desembarcó la Escuadrilla "A" en Puerto San Carlos para completar al elemento en la Base Adelantada, que consistía en los Escuadronres 845 y 847 y el único Chinook del 18 Sqdn. De los Wessex todavía a bordo del "Atlantic Causeway", el XT471 fue asignado el 3 de junio a un elemento de la Escuadrila "D" del 848 Sqdn, entonces operando desde el "Hermes" en tareas de transporte. Reemplazó al XT468 que, a su vez, había sido sacado de la Escuadrilla "B" del 845 Sqdn pero probó ser inadecuado para transporte ya que había sido equipado como helicóptero artillado. El XT468 fue llevado a bordo del "Atlantic Causeway". El 10 de junio el XT486 fue asignado al elemento de la Escuadrilla "D" del 848 Sqdn a bordo del "Tidepool" (quedando a cargo del 847 Sqdn), la Escuadrilla "E" del 845 Sqdn ya hacía tiempo que había pasado a tierra para unirse al resto del Escuadrón. El helicóptero fue despachado del "Atlantic Causeway" vía el "Fort Grange" y embarcó en el "Tidepool" el 11 de junio.

Cuando estaba en una misión cerca de Bluff Cove el 11 de junio, el XT480 sufrió daños leves cuando un proyectil de mortero estalló cerca del helicóptero. Las aeronaves del Escuadrón tuvieron suerte en escapar sin daños durante un ataque aéreo cerca de Estancia House por parte de tres A-4B Skyhawks del Grupo 5 el 13 de junio. Las tareas utilitarias continuaron hasta la rendición argentina, el 14 de junio, tras la cual seis máquinas del Escuadrón tomaron parte del vuelo celebratorio sobre Puerto Argentino realizado el 15 de junio. El XS507 fue recogido del "Atlantic Causeway" el 16 de junio por una tripulación de la Escuadrilla "D" del 848 Sqdn en el "Tidepool", ya que reemplazaba al XT486 que había sufrido severos daños el 15 de junio por una tormenta mientras estaba embarcado en el "Glamorgan" para tareas de transporte en el TRALA, el Area de Remolque, Reparación y Logística (sin embargo, el XS507 quedó a cargo del 847 Sqdn). El XT486 fue llevado a la Base Adelantada de San Carlos por el Chinook HC.1 ZA705 del 18 Sqdn, el 19 de junio, mientras el "Glamorgan" estaba en San Carlos, para someterlo a reparaciones.

De los helicópteros del Escuadrón basados en tierra el 19 de junio, 16 estaban dispersos así:

Comando de la División	Campo de Deportes Puerto Argentino	3
3 Cdo Bde	Hipódromo Puerto Argentino	3
5 Inf Bde	Establecimiento Fitzroy	3
40 Cdo Bde	Gran Malvina	2
Reabastecimiento de Rapier	Puerto Argentino y San Carlos	2
Logística	Playa Roja, Bahía Ajax	2
Evacuación de bajas		1

Hacia fines de junio los doce mejores helicópteros fueron revisados por un equipo MARTSU (Unidad Móvil de Reparación, Transporte y Salvataje de Aeronaves) en la Base de Puerto San Carlos y cualquier trabajo necesario se realizó a bordo del Buque de Apoyo de Helicópteros "Engadine" en la Bahía San Carlos. Esto aseguraba que el 847 Sqdn, como Escuadrón de Guarnición, contaría con todas sus máquinas a pleno cuando tuvieran que trasladarse al Navy Point. El Escuadrón pasó a esa posición, al norte de Puerto Argentino y localmente conocida como "The Camber", el 25 de junio. Con la unidad fueron el XT451 '-/(Y)J' y el XT460 '-/(Y)K', dos máquinas de reemplazo inmediato que habían sido transferidas al 847 Sqdn en la Base Adelantada de Puerto San Carlos el 1 de junio, o poco después (ver Escuadrilla "D" 845 Sqdn para más detalles). El XT451 más tarde fue recodificado como '-/XN' como reemplazo del XT469.

El "Astronomer" llegó a Puerto William el 27 de junio con seis Wessex HU.5 del 848 Sqdn Escuadrilla "D" como reemplazos de aquellos perdidos en el "Atlantico Conveyor". El buque comenzó sus tareas apoyando todas las operaciones de Wessex a comienzos de julio (tomando el lugar del "Engadine") y alrededor del 1 de julio el XT481 desembarcó en el Navy Point, donde reemplazó al XS479 '-/XF' después de su transferencia del 848 Sqdn al 847 Sqdn. El 3 de julio los dos helicópteros asignados al elemento de la Escuadrilla "D" del 848 Sqdn a bordo del "Hermes" (XS507 y XT471) partieron con el portaaviones desde Puerto William hacia el Reino Unido. Los XS516 y XT755 habían sido transferidos al "Engadine" en Puerto Williams el 5 de julio y salieron con el buque hacia el Reino Unido el 7 de julio (vía Bahía San Carlos). Llegaron a Devonport el 30 de julio y ahí los dos helicópteros fueron volados a Yeovilton ese mismo día transferidos a la NASU.

En Puerto Argentino el "Atlantic Causeway" comenzó a cargar aeronaves alrededor del 10-12 de julio para su viaje de regreso. Los Wessex dañados y fuera de servicio fueron trasladados por el Chinook a un Mexeflote a popa del buque y de ahí remolcados a la cubierta. Al día siguiente dos Mexeflotes fueron unidos para conformar una gran plataforma flotante de aterrizaje a popa y los HU.5 operativos fueron volados ahí. Con sus palas plegadas, los helicópteros eran remolcados entonces al interior del casco. El buque fue a San Carlos el 12 de julio para recoger a los Sea Kings del 825 Sqdn antes de zarpar para el Reino Unido el 13 de julio. Las aeronaves del 847 Sqdn a bordo eran las siguiente:

XS514 '-/XA'	XT757 '-/XH'	XT480 '-/XQ'
XS515 '-/XB'	XS488 '-/XK'	XT486 '-/Xr'
XT472 '-/XC'	XT469 '-/XN'	XT766 '-/XS'
XS479 '-/Xf'	XS518 '-/Xp'	

El "Atlantic Causeway" arribó a Devonport el 27 de julio y el XS515 y el XS518 fueron volados a Yeovilton al día siguiente después de su transferencia a los Escuadrones 845 y 707 respectivamente. Los restantes helicópteros fueron descargados el 28 de julio y

trasladados a un campo en Camel's Head (cerca de HMS Drake) desde donde fueron transferidos a otras unidades y partieron por tierra según el siguiente detalle: XS488, XT469, XT480, XT486 y XT766 (todos transferidos al 771 Sqdn el 1 de agosto) habían arribado a Culdrose para esa fecha para inspección, puesta en servicio o provisión de repuestos; XS479 (transferido al 707 Sqdn el 31 de julio) llegó a Yeovilton el 1 de agosto; XS514 (transferido al 845 Sqdn el 28 de julio) llegó a Yeovilton el 1 de agosto; XT472 (transferido al 845 Sqdn el 28 de julio) llegó a Yeovilton el 30 de julio; XT757 (transferido a la NASU Yeovilton el 28 de julio) llegó ahí el 2 de agosto.

Con el apoyo del "Astronomer", el resto del Escuadrón continuó sus operaciones en las Islas Malvinas, donde participaron particularmente en el traslado de provisiones, equipos y personal en aquellos buques de la Task Force que regresaban a su país. El XT773 fue volado a bordo del "Contender Bezant" el 2 de setiembre, para partir con el buque desde Puerto William cuatro días después y arribar a Southampton el 23 de setiembre. Para el 24 de setiembre había sido descargado (todavía con el código '-/XT') y llegó por tierra a Yeovilton el 27 de setiembre transferido a la NASU.

Para principios de setiembre parecería que algunos hombres del 847 Sqdn empezaban a preguntarse si habían sido olvidados por "sus Lores en el Almirantazgo". En realidad, el Escuadrón iba a ser relevado en muy poco tiempo, lo que no impidió que se añadieran otros versos a la oda mencionada antes, como los siguientes:

Now the arlords have had thiers meeting/ And decided what to do/ "Your're certainly not forgotten,/ We know you're 84 Who?"

(Ahora los señores de la guerra mantuvieron su reunión/ Y decidieron qué hacer/ "Por cierto, ustedes no han sido olvidados/ sabemos que son el 84 ¿quién?")

El Escuadrón fue efectivamente disuelto el 24 de setiembre, cuando el Lt Cdr Mike Booth completó la entrega formal (en la Isla Ascensión) al Destacamento Islas Falkland del 845 Sqdn. En realidad el 845 Sqdn se había hecho cargo de la operación de los helicópteros, todavía basados en Navy Point, el 14 de setiembre aunque las aeronaves no fueron oficialmente transferidas hasta el 27 de setiembre. Los Wessex HU.5 entregados eran los siguientes:

XS491 '-/XM'	XT456 '-/XZ'	XT481 '-/XF'
XS506 '-/Xe'	XT460 '-/(Y)K'	XT482 '-/XL'
XS523 '-/XJ'	XT466 '-/XV'	XT759 '-/XY'
XT451 '-/XN'	XT475 '-/XG'	

Durante el conflicto el 847 Sqdn voló más de un millar de salidas operacionales. Mike Booth recibió la Cruz de Servicio Distinguido (DSC) por su capacidad de mando y esfuerzo en apoyo de las fuerzas de tierra. Lo que es más importante, representó un reconocimiento al ilimitado esfuerzo brindado por todos los hombres del Escuadrón en un terreno tan difícil, peligroso e inhospitalario.

Tripulaciones del 847 Sqdn durante la Operación "Corporate" y sus condecoracionnes:

Escuadrilla "A"

Lt Cdr M. D. Booth RN (Comandante) DSC, Lt Cdr N. R. Anstis RN, Lt Cdr R. P. Eitzen RN, Lt Cdr R. Flexman RN, Lt Cdr C. Sams RN, Lt Cdr M. Spencer RN, Lt R. Colborne RN, Lt N. A. Lees RN, Lt P. W. Skinner RN, Lt D. Smith RN, Lt J. H. Thomas RN, Lt G. W. A. Wallace RN, S/Lt C. H. R. Benson RN, S/LT D. J. Kelly RN, S/Lt J. A. J. Spence RN, Maj (mayor, equivalente a teniente de navío) A. G. E. Short RM (Royal Marines), Capt (equivalente a teniente de fragata) R. P. D. Gilderson RM, CPOACMN R. Sharland, POACMN S. Bull, POACMN C. Eke, POACMN P. Mesney, POACMN R. Saunders, POACMN I. Weston, POACMN D. Worht, LACMN N. Cummins, LACMN A. Doughty, LACMN E. Grey, LACMN S. Larsen, LACMN I. McKie, LACMN J. Smyth, Cpl M. Brickell.

Escuadrilla "B"

Lt Cdr P. W. Hails RN (comandante de la Escuadrilla), Lt W. P. Harrower RN, Lt T. J. Hughes RN, Lt P. McIntosh RN, CPOACMN W. R. Tuttey, POACMN Clamp.

ESCUADRON AERONAVAL 848

Comandado por el Lt Cdr D. E. P. Baston, el 848 Naval Air Squadron fue reconstituido en Yeovilton el 19 de abril, esencialmente llevando al 707 Sqdn al status de línea de combate. Doce Wessex HU.5 fueron transferidos del 707 Sqdn a la nueva unidad, todos con el esquema de color marrón oliva mate pero con los números de serie, códigos, letras de cubierta y títulos ROYAL NAVY en blanco, junto con las escarapelas en rojo y azul. El trabajo comenzó inmediatamente para aplicar las marcas de tiempo de guerra, borrando las letras de cubierta y las inscripciones, mientras que los números de serie y códigos eran repintados en negro. Para el 12 de abril todas las aeronaves aparecían con marcas de tonos más débiles, tal como sigue:

XT756 '-/WM'	XT771 '-/WR'	XS517 '-/WV'
XS499 '-/WN'	XT476 '-/WS'	XS486 '-/WW'
XS495 '-/WP'	XS512 '-/WT'	XS489 '-/WY'
XS480 '-/WQ'	XT483 '-/WU'	XT463 '-/WZ'

El XT482 '-/WL' se unió al 707 Sqdn el 27 de abril pero fue pasado al recién formado 847 Sqdn el 6 de mayo. Otros dos cambios a la dotación consignada arriba tuvieron lugar a mediados de mayo, el XS520 '-/WZ' se incorporó a la unidad el 17 de mayo seguido por el XT760 el 21 de mayo (este último recibió el código '-/WV' dos dias después). Estos reemplazaron al XT463 y al XS517 respectivamente, los que volvieron al 77 Sqdn el 18 de mayo.

El 848 Sqdn estaba dividido en cuatro Escuadrillas para su despliegue en otros tantos buques de la Fuerza de Tarea. Las Escuadrillas embarcaron en sus naves respectivas con los siguientes helicópteros:

Escuadrilla "A" "Regent"	XT756 '-/WM' XS486 '-/WW'
Escuadrilla "B" "Olna"	XT771 '-/WR' XS489 '-/WY'
Escuadrilla "C" "Olwen"	XT760 '-/WV' XS620 '-/WZ'
Escuadrilla "D" "Atlantic Conveyor"	XS 499 '-/WN' XT476 '-/WS' XS495 '-/WP' XS512 '-/WT' XS480 '-/WQ' XT483 '-/WU'

Nota: El XT512 y XT483 fueron reemplazados de último momento para el XT463 y XT771.

ESCUADRILLA "A"

Esta Escuadrilla fue formada el 17 de abril (cuando todavía estaba bajo el auspicio del 707 Sqdn), embarcó en el "Regent" en Plymouth Sound el 19 de abril con los Wessex HU.5 XS486 y XT756 antes de que el buque zarpara más tarde ese día rumbo a Ascensión y el Atlántico Sur. Mientras navegaban hacia el sur, la Escuadrilla inició un período de puesta a punto que se extendió desde el 19 hasta el 30 de abril (un día después de que el "Regent" llegara a Ascensión) y que incluyó prácticas de fuego con ametralladora el 28 de abril. El 1 de mayo ambos helicópteros fueron vistos en tareas de transporte en Wideawake antes de partir con el buque al día siguiente. El 4 de mayo tuvieron la oportunidad de practicar disparos con cohetes de dos pulgadas, empleando para ello al XT756, el "Regent" entró en la Zona de Exclusión Total el 12 de mayo y comenzó a cumplir tareas de Reabastecimiento de la Flota alrededor de la Fuerza de Tarea, antes de unirse a la Fuerza Anfibia que se estaba reuniendo y preparando para el futuro desembarco. La Escuadrilla inició intensas operaciones de transporte y reabastecimiento vertical, trasladando provisiones, municiones y armamentos a los buques en el Grupo de Portaaviones.

Estas operaciones continuaron hasta el 8 de junio cuando el "Regent" fue enviado a las Georgias del Sur, adonde llegó tres días después para reencontrarse con el "Olmeda". El 15 de junio la Escuadrilla "A" recibió la orden de pasar del "Regent" al "Olmeda" con dos Wessex HU.5 en intercambio por uno de los Sea Kings de la Escuadrilla "A" del 824 Sqdn. El "Olmeda" debía navegar entonces junto con el "Endurance" y la "Yarmouth" hacia Thule del Sur y la Operación "Keyhole". Pero el XT756 necesitaba un cambio de motor y quedó a bordo del "Regent", mientras el Xs486 embarcaba en el "Endurance" el 17 de junio, armado con cohetes de dos pulgadas para esa operación. A bordo del "Endurance" se habían realizado algunos aterrizajes de prueba, en las Bahías Cumberland, en Georgias del Sur, de los que surgió que el Wessex no sólo podía aterrizar en cubierta sino que también podía ser guardado en el hangar junto a sus dos Wasp HAS.1. Durante esa Operación el XS486 tenía sus letras de código simplemente "lavadas". Fue volado a Thule del Sur el 19 de junio para insertar una partida de reconocimiento y luego tomó parte en los desembarcos simulados en la Isla Cook más tarde ese día. El 20 de junio el helicóptero (tripulado por el Lt Cdr Blight, el Lt Mason y el POACMN Hogan) fue empleado para insertar tropas en Thule del Sur, esta vez para recapturar la isla por la fuerza si fuera necesario. Los diez argentinos en la isla se rindieron sin que se efectuara disparo alguno. El "Endurance" retornó a las Georgias el 24 de junio y el Wessex reembarcó en el "Regent". Dos días después fue volado en una salida de reconocimiento sobre Puerto Elith antes de que el "Regent" zarpara el 28 de junio para volver a unirse al Grupo de Portaaviones el 1 de julio. Entonces la Escuadrilla se dedicó a misiones de transporte y reabastecimiento vertical, mientras el buque anclaba en las afuerzas de Puerto Argentino del 6 al 13 de julio. El 10 de julio el XS486 pasó al "Atlantic Causeway" (también en las afueras de Puerto Argentino) para su retorno al Reino Unido. Partió con el buque el 12 de julio (vía Bahía San Carlos el 13 de julio) y llegó a Devonport el 27 del mismo mes. El XS486 fue volado a Yeovilton al día siguiente, transferido al 707 Sqdn. El "Regent" quedó en alerta con la Escuadrilla (y el XT756) hasta el 24 de agosto, cuando zarpó hacia el Reino Unido. El helicóptero fue volado a Yeovilton el 12 de setiembre transferido a la NASU y el "Regent" llegó a Rosyth tres días más tarde. En total, la Escuadrilla realizó más de 2.000 misiones de reabastecimiento vertical en 450 horas de vuelo.

Tripulaciones de la Escuadrilla "A" del 848 Sqdn durante la Operación "Corporate":	*Lt Cdr C. J. Blight RN (Comandante de la Escuadrilla), Lt T. Mason RN, Lt P. Thame RN, POACMN M. D. Hogan, POACMN P. R. Mansell.*

ESCUADRILLA "B"

La Escuadrilla fue formada el 19 de abril (asignándosele el Wessex HU.5 XS489) con una fecha proyectada de embarque en el "Olna" del 22 de abril. Sin embargo, mientras el buque retornaba de la Patrulla del Golfo en el Medio Oriente, la fecha de embarque fue postergada dos veces. El 20 de abril fue cambiada al 27 de abril, pero el 23 del mismo mes fue demorada hasta el 10 de mayo. En tanto, el "Olna" había llegado a Portland el 22 de abril para ser reabastecido y la Escuadrilla "B" cumplió una visita al buque ese mismo día, a la que siguieron operaciones de entrenamiento especial desde Yeovilton el 23 de abril. El buque zarpó de Portland el 26 de abril y llegó a Portsmouth al día siguiente para completar su reaprovisionamiento. Con el XT771 asignado el 29 de abril, la Escuadrilla operó desde Lee-on-Solent el 7 de mayo para llevar al "Olna" cargas de último momento en reabastecimiento vertical, tras lo cual el buque se trasladó a la boya Spithead dos días más tarde. El 10 de mayo la Escuadrilla embarcó desde Yeovilton con el XS489, que aterrizó a las 1030Z seguido por el Xt771 a las 1100Z. A las 1115Z del mismo día el buque partió para Ascensión y se unió al Grupo "Bristol" el 13 de mayo.

La Escuadrilla comenzó sus trabajos de alistamiento y, después de haber pasado por la Isla Ascensión el 19 de mayo, llevó a cabo prácticas de disparos con misiles SS.11 y AS.12 sobre un blanco flotante el 21 de mayo, en el que logró cinco impactos sobre ocho misiles disparados desde el XT771. Con el XS489 practicaron disparos de cohetes de dos pulgadas al día siguiente y el 23 de mayo la Escuadrilla recuperó cuatro cargas lanzadas en vuelo por un Hércules. El "Olna" se unió a la Fuerza de Tarea el 28 de mayo pero inmediatamente se dirigió al este para reparaciones menores en sus máquinas. Volvió al Grupo de Portaaviones el 30 de mayo y comenzó sus tareas como buque tanque, las que continuaron hasta las 2200Z del 7 de junio, cuando se dirigió a San Carlos, a donde llegó a las 1200Z del día siguiente. Enseguida se hizo evidente que la mayoría de las misiones de la Escuadrilla serían de transporte y reabastecimiento vertical, por lo que los equipos de misiles SS.11/AS.12 y las coheteras de dos pulgadas fueron progresivamente quitadas de los dos helicópteros para otorgarle mayor carga útil. Mientras el "Olna" permanecía anclado en la Bahía San Carlos, las tripulaciones de la Escuadrilla también proveían cierta defensa antiaérea para el buque manejando las cuatro ametralladoras de 7,62 mm montadas sobre el hangar y el puente. Aunque se cumplían las tareas de transporte y reabastecimiento vertical, la Escuadrilla no fue destacada a tierra. El "Olna" salió hacia el TRALA (Area de Reparación y Logística) el 10 de junio para recargar combustible de los buques cisternas STUFT (requisados de la marina mercante) antes de volver a San Carlos el 13 de junio.

(Continúa en la página 369)



De todos estos helicópteros vistos a bordo del "Atlantic Conveyor" poco antes del ataque misilístico con Exocet de la aviación aeronaval argentina del 25/5/82, sólo el Chinook HC.1 ZA718/BN del Escuadrón 18 (en primer plano) sobreviviría. Todos los helicópteros Wessex se irían a pique con el buque. La vista en recuadro muestra los restos calcinados del ZA706/BT sobre la cubierta de popa justo antes de que la nave terminara por hundirse. Este Chinook acababa de ser dotado de las paletas para sus rotores e iba a ser el segundo en dejar el barco en vuelo cuando sobrevino el ataque argentino. (Ministerio de Defensa Británico).

(Viene de la página 368)

Después de la rendición argentina, el "Olna" siguió con sus tareas de buque tanque alrededor del Grupo de Portaaviones y los fondeaderos, con la Escuadrilla todavia realizando salidas de transporte y reabastecimiento vertical. El 21 de agosto el buque se trasladó unas 800 millas al norte de las Malvinas para encontrarse con el "Illustrious" tres días después, mientras era esperado por el "Invincible". Este último encuentro tuvo lugar el 31 de agosto, después de lo cual el "Olna" inició su viaje de regreso al Reino Unido. La Escuadrilla "B" desembarcó en Yeovilton con sus dos Wessex el 16 de setiembre antes de que el buque arribara al Portsmouth un día después. Durante el conflicto el XS489 voló 167 horas y el XT771 223,20 horas.

Tripulaciones de la Escuadrilla "B" del 848 Sqdn durante la Operación "Corporate": Lt M. D. Salter RN (Comandante de la Escuadrilla), Lt P. Bowden RN, S/Lt D. Coles RN, POACMAN J. P. Grinney, POACMAN R. Tarrant.

ESCUADRILLA "C"

Esta Escuadrilla fue formada el 19 de abril y designada para prestar servicio a bordo del "Olwen", pero en ese momento el buque estaba en Gibraltar para algunas reparaciones de manera que el embarque fue provisoriamente planeado para mediados de junio. El buque zarpó el 7 de junio, llegó a Devonport tres días después y partió hacia el Atlántico Sur el 16 de junio, día en que la Escuadrilla embarcó desde Yeovilton (vía HMS Drake, Plymouth) con los Wessex HU.5 XS520 y XT760. La capitulación argentina se habia producido dos días antes y el 18 de junio el "Olwen" (después de algunas operaciones en el área de Portland) se unió a los buques de la Fuerza de Tareas Dos, "Apollo", "Birmingham" y "Southampton".

El Grupo arribó a la Isla Ascensión el 28 de junio y la Escuadrilla "C" estuvo en tierra del 1 al 4 de julio para asistir a la Escuadrilla "D" del 845 Sqdn en Wideawake, después de lo cual quedó ahí hasta el 9 de julio trasladando tropas desde los buques a la costa. El "Olwen" zarpó hacia el sur el 9 de julio en compañía del "Norland" y comenzó sus tareas de cisterna reabasteciendo a otros buques en tránsito hacia o desde las Malvinas, en tanto la Escuadrilla realizaba prácticas de fuego con ametralladoras, misiles AS.12 y cohetes de dos pulgadas. El "Olwen" embarcó a la guarnición de recambio para las Georgias del Sur mientras estaba en las afueras de Puerto Argentino el 21 de julio, para partir al día siguiente y llegar a Grytviken el 24 de julio. El mismo día volvió a Puerto Argentino, a donde llegó el 26 de julio para descargar tropas y suministros antes de unirse al Grupo de Portaaviones más tarde ese día. En el Grupo la Escuadrilla cumplió misiones de transporte y reabastecimiento vertical del 27 de julio al 6 de agosto. Cuando el "Olwen" ancló en San Carlos el 7 de agosto los dos helicópteros pasaron tres días cumpliendo tareas con el 847 Sqdn en el Navy Point. El 10 de agosto el buque volvió al Grupo de Portaaviones y las salidas de transporte de carga continuaron hasta que ancló en Berkeley Sound el 18 de agosto, tras lo cual la Escuadrilla fue a tierra para trabajar una vez más con el 847 Sqdn. Entre el 21 y el 30 de agosto, el 2 y el 6 de setiembre y del 17 al 25 del mismo mes, volvió a realizar tareas en el Grupo de Portaaviones, y el 1 de setiembre y del 9 al 16 de setiembre la Escuadrilla operó en tierra.

Cuando el "Olwen" zarpó hacia el Reino Unido, la Escuadrilla "C" fue transferida al "Fort Austin" el 27 de setiembre (para entonces el buque cumplía su segundo despliegue en el Atlántico Sur). Tres días más tarde ancló en Berkeley Sound para que la Escuadrilla realizara reabastecimiento vertical en tierra antes de unirse al Grupo de Portaaviones el 1 de octubre. Ahí prosiguieron los trabajos de carga mientras el buque transfería suministros desde las Malvinas a los buques en el Grupo. El "Fort Austin" estuvo anclado en Puerto San Carlos del 4 al 6 de octubre y en Puerto William el 8 del mismo y del 10 al 12 de octubre. El resto de ese período lo pasó en el Grupo de Portaaviones hasta que el 13 de octubre la Escuadrilla recibió instrucciones de embarcar en el "Illustrious". Después de un día completo de operaciones de reabastecimiento vertical con el portaaviones, los dos helicópteros embarcaron el 16 de octubre, fecha en la cual la Escuadrilla "C" fue disuelta con la transferencia de sus aeronaves a un destacamento del 845 Sqdn. El personal de la Escuadrilla "C" del 848 Sqdn partió de la RAF Stanley (denominación del aeródromo de Puerto Argentino) el 21 de octubre hacia la Isla Ascensión y al día siguiente retornó a Brize Norton. Durante su despliegue la Escuadrilla había acumulado 391 horas de vuelo, durante las cuales llevó 1.230 cargas en eslinga, transportó 1.716 pasajeros y realizó 722 aterrizajes en cubierta.

Tripulaciones de la Escuadrilla "C" del 848 Sqdn asignadas para la Operación "Corporate" pero desplegadas después del 14 de junio: Lt N. R. Metcalfe NR (Comandante de la Escuadrilla), Lt A. J. Jeffrey RN, Lt A. P. Hooker RN, CPOACMN W. Charlton, POACMN M. I. Johnson.

ESCUADRILLA "D"

Formada el 20 de abril como Escuadrilla de Reemplazo de Bajas en Batalla (Battle Casualty Replacement Flight), para embarcar en el "Atlantic Conveyor" con seis Wessex Hu.5. El 24 de abril los XS480, Xs495, XS499, XT463 y XT771 dejaron Yeovilton para dirigirse al área de aterrizaje de los Royal Marines en Longroom, Plymouth, desde donde fueron llevados al buque en Plymouth Sound al día siguiente. El XT771 necesitó algunas reparaciones y fue volado de vuelta a Yeovilton esa noche para ser reemplazado por el XS512. Además, el XT463 sufrió algunos daños y el XT483 fue volado a Longroom el 25 de abril en su lugar (la noche siguiente el XT463 volvió a Yeovilton). Restaurada la dotación, los seis helicópteros fueron volados al "Atlantic Conveyor" el 25 de abril y ese día partieron con el buque hacia la Isla Ascensión y el Atlántico Sur. Cinco de las seis aeronaves fueron puestas en depósito temporal mientras que la restante quedó en vuelo para tareas de transporte y comunicaciones. El XT483 fue visto realizando transporte en Wideawake el 2 de mayo, al igual que el XS512 el 5 de mayo, antes de que el buque partiera de Ascensión el 7 de ese mes para unirse al Grupo de Portaaviones once días más tarde.

El "Fort Austin" debía embarcar cuatro Sea Kings HAS.5 del 826 Sqdn del "Hermes" el 17 de mayo, dejando espacio para el arribo de los Sea Harriers y Harriers del "Atlantic Conveyor" planeado para el 18 de mayo. Como intercambio, el Wessex XT468 '-/(Y)D' de la Escuadrilla "B" del 845 Sqdn debía ser transferido del "Fort Austin" al "Hermes". Esto tuvo lugar tal como había sido planeado el 17 de mayo pero la congestión en la cubierta de vuelo del "Hermes" significó que el Wessex tuvo que ser llevado al "Atlantic Conveyor" el 20 de mayo para adscribirse al 848 Sqdn y "estacionamiento". Ahí se unió al XT765, también de la Escuadrilla "B" del 845 Sqdn que había embarcado en el "Invincible" el 19 de mayo para su estadía temporaria, pero ese Wessex fue volado al "Stromness" el 21 de mayo por el Lt P. C. Manley de la Escuadrilla "D" del 848 Sqdn.

Estaba previsto que la Escuadrilla pasara a tierra en la noche del 25 de mayo, pero eso no ocurrió debido a que el "Atlantic Conveyor" fue alcanzado por un misil Exocet a las 1936Z de ese día, en una posición 90 millas al noreste de Puerto Argentino cuando el buque se dirigía al Estrecho San Carlos. Los seis Wessex de la Escuadrilla "D" resultaron destruidos por el incendio, aunque el XT468 tuvo la suerte de estar cumpliendo el vuelo de prueba cuando impactó el misil. Después de recoger sobrevivientes, aterrizó en el "Hermes". El XS512 no tuvo la suerte de salvarse ya que, poco antes de que se produjera el impacto, había completado una prueba de motor. Debido al calor de las llamas, la tripulación no pudo alcanzar al helicóptero y volarlo a otro buque. A requerimiento del portaaviones, un elemento de la Escuadrilla "D" (bajo el mando del Lt I. Bryant) fue transferido al "Hermes" el 28 de mayo y en esa fecha el XT468 fue asignado de la Escuadrilla "B" del 845 Sqdn, reteniendo el código '-/(Y)D'. Sin embargo, ese Wessex en particular no era totalmente apto para el rol de transporte, ya que había sido equipado como máquina artillada, de manera que el 3 de junio fue cambiado por el XT471 '-/XW' del 847 Sqdn en el "Atlantic Causeway". El XT471 también fue asignado, quedando a cargo del 847 Sqdn y con el código '-/W'. Después del ataque al "Atlantic Conveyor" hubo una redistribución de las tripulaciones de la Escuadrilla. Peter Manley quedó en tierra para volar al XT765 y otros helicópteros del 845 Sqdn, para más tarde llevar a cabo un ataque contra el Town Hall de Puerto Argentino (ver Escuadrilla "A" del 845 Sqdn). El resto de las tripulaciones embarcó en el cisterna "British Tay" el 27 de mayo para su viaje a Ascensión y llegaron a Brize Norton por aire el 7 de junio. Un segundo elemento de la Escuadrilla "D" (Lt R. Miles y S/Lt J. Thomas) embarcó en el "Tidepool" el 10 de junio para tareas de transporte, asignándosele al Wessex HU.5 XT486 '-/XR' del 847 Sqdn en el "Atlantic Causeway". El helicóptero fue al "Fort Grange" antes de embarcar en el "Tidepool" al día siguiente. La Escuadrilla "E" del 845 Sqdn a bordo de este último buque había desembarcado días atrás para operar en tierra.

El "Tidepool" operó en el TRALA del 11 al 14 de junio, con el XT486 dedicado plenamente a transporte entre los distintos buques y a recoger cargas lanzadas en vuelo. el 14 de junio esta máquina fue destacada al "Glamorgan" ("administrador" del TRALA en ese momento) para recoger cargas lanzadas en vuelo ya que su Wessex HAS.3 había resultado destruido en el ataque con Exocet de dos días antes. El XT486 intentó volver al "Tidepool" ese mismo día pero debido al rápido empeoramiento de las condiciones del tiempo tuvo que quedar en el "Glamorgan" sobre cubierta, ya que el hangar había resultado muy dañado en el ataque. Durante una tormenta particularmente severa el 15 de junio, con vientos de Fuerza 9, el Wessex sufrió serios daños, con dos palas del rotor rotas más la cabeza del rotor dañada y el neumático de la rueda principal deteriorado. Cuando el "Glamorgan" llegó a San Carlos el 18 de junio, el XT486 fue llevado a tierra por el Chinook HC.1 ZA705 del 18 Sqdn al día siguiente y más tarde se unió a otras máquinas de rezago del 847 Sqdn en el viaje de regreso a bordo del "Atlantic Causeway".

Para reemplazar al XT486, el 16 de junio la tripulación de la Escuadrilla "D" se trasladó, en botes Gemini, del "Glamorgan" al "Atlantic Causeway" para recoger al XS507 '-/XU' del 847 Sqdn. E Wessex fue volado al "Tidepool" ese mismo día y las operaciones continuaron desde el buque hasta el 1 de julio, aunque el XS507 quedó a cargo del 847 Sqdn. el 27 de junio se decidió que las aeronaves en el "Tidepool" pasarían al "Hermes" para su retorno al Reino Unido, así que el 1 de julio los Wessex embarcaron en el portaaviones para unirse al XT471, centralizando de esa manera las operaciones de la Escuadrilla "D" a bordo del buque

bajo el mando del Lt R. Miles. Para esa fecha la Escuadrilla había recibido el sobrenombre de "Los Nómadas" ("The Nomands") debido a su constante traslado de buque en buque. Mientras tanto, el "Tidepool" (que se había quedado sin aeronaves) abandonó el área para concretar su entrega a la Armada de Chile, hacia donde se dirigía cuando estalló el conflicto. Como gesto de despedida los dos Wessex HU.5 se unieron a las aeronaves basadas en el "Hermes" para su vuelo final sobre Puerto Argentino el 3 de julio. El portaavoines zarpó de Puerto William hacia el Reino Unido más tarde ese día para llegar a Portsmouth el 21 de julio. Al día siguiente el XS507 y el XT471 fueron volados a Yeovilton transferidos del 847 Sqdn al 707 Sqdn.

Con la pérdida de los seis Wessex de la Escuadrilla "D" que estaban a bordo del "Atlantic Conveyor" el 25 de mayo, se decidió desplegar al Atlántico Sur un grupo de otras tantas máquinas de reemplazo para ser utilizadas por la Escuadrilla "D". El 28 de mayo el Ministerio de Defensa, indagó acerca de los planes de navegación del "Astronomer", que en realidad era esperado esa noche en Felixstowe procedente del Caribe. El buque fue rápidamente requisado como reemplazo del "Atlantic Conveyor" y después de haber sido descargado fue a Devonport, a donde llegó el 31 de mayo para su conversión a una mini-NASU (Unidad de Apoyo de Aviación Naval). El objetivo era instalar los medios mecánicos suficientes como para que el buque pudiera realizar desde el mantenimiento de rutina hasta reparaciones estructurales en profundidad.

Los Wessex HU.5 de reserva ya habían sido retirados de su depósito en Wroughton para ser distribuidos en las reducidas unidades de segunda línea. El XS481 y el XT467 fueron llevados por tierra a la NASU Culdrose el 10-11 de mayo para volver a ser puestos en aptitud de vuelo para el 771 Sqdn (todavía con los códigos 'CU/522' y 'CU/525' respectivamente, de su anterior servicio en la unidad). El 14 de mayo el XS498 'VL/WQ' (ex 707 Sqdn) y el XS522 marcado '-/-5' (ex 722 Sqdn 'PO/635') llegaron por ruta a la NASU Yeovilton a donde ambos recibieron las marcas de baja visibilidad antes de ser entregados al 772 Sqdn en Portland el 28 y 27 de mayo respectivamente. Su estancia en Portland fue sin embargo muy breve.

El XS481 (todavia con el código 'CU/522') y el XT467 (que no llevaba el código (525) pero lo utilizaba como indicativo de llamada) fueron volados a Yeovilton desde Culdrose el 2 de junio. Ambos fueron transferidos a la Escuadrilla "D" del 848 Sqdn ese dia junto con el XT481 '-/XE' del 707 Sqdn que ya estaba con el esquema de baja visibilidad. El 4 de junio el XS498 y el XS522 fueron asignados a la Escuadrilla "D" y volaron de Portland a Yeovilton al día siguiente, todavía sin códigos pero utilizando los indicativos de llamada (623) y (625) respectivamente. El 5 de junio la dotación estuvo completa con la transferencia del XT463 '-/ZB' del 70 Sqdn (otra vez con el esquema de baja visibilidad). Para cuando los seis helicópteros partieron de Yeovilton hacia HMS Raleigh (Torpoint) el 6 de junio, el XT467 también había sido repintado con las marcas de baja visibilidad pero el XS481 todavía tenía su antiguo código 'CU/522'. La Escuadrilla embarcó en el "Astronomer" en Plymouth Sound el 7 de junio y partió con el buque al día siguiente rumbo a la Isla Ascensión y el Atlántico Sur.

Durante el viaje al sur las fuerzas argentinas en las Malvinas se rindieron. Para cuando el buque arribó a Puerto Williams el 27 de junio su rol ya había sido cambiado, relevando al "Engadine" como Buque de Apoyo de Helicópteros Atlántico Sur. En los pocos meses siguientes su bien equipado taller mecánico hizo que el buque se ganara el sobrenombre de 'HMS Increíble" ("Increíble"). La necesidad de la Escuadrilla "D" de helicópteros adicionales había disminuido luego de la rendición, para cuando un grupo de helicópteros estaba disponible para su uso por el 848 y otros Escuadrones de Wessex en las Islas. El XS522 y XT463 parece que quedaron a bordo del buque, mientras que los otros cuatro helicópteros se piensa que fueron volados, alrededor del 1 de julio, al Navy Point. El XT481 inmediatamente se unió al 847 Sqdn y fue recodificado como '-/XF' como reemplazo del XS479, mientras que el XS498 tuvo una corta permanencia ya que fue cargado en el "Atlantic Causeway" en las afueras de Puerto Argentino alrededor del 11 de junio junto con el XS522 y XT463. El buque zarpó de San Carlos el 13 de julio y llegó a Devonport el 27 de ese mes, para cuando los tres helicópteros carecían de código. El XS498 fue volado a Yeovilton el 28 de julio transferido al 707 Sqdn, mientras que el mismo día el XS522 y el Ct463 fueron descargados y llevados a un campo en Camel's Head, cerca de HMS Drake. Ambas máquinas fueron transferidas al 707 Sqdn el 30 de julio y llegaron por tierra a Yeovilton ese mismo día.

El par restante continuó con las operaciones desde el Navy Point hasta el 1 de setiembre, cuando el XS481 y XT467 fueron llevados por aire al "Contender Bezant" en Puerto William por el Chinook HC.1 del 18 Sqdn. El buque partió hacia el Reino Unido el 6 de setiembre y llegó a Southampton el 23 de ese mes, donde ambos helicópteros fueron descargados al día siguiente (para entonces sin códigos). Ambos llegaron a Yeovilton por carretera transferidos del 848 Sqdn a la NASU (el XT467 el 27 de setiembre y el XS481 el 28 de setiembre).

Tripulaciones de la Escuadrilla "D" del 848 Sqdn durante la Operación "Corporate" y sus condecoraciones:

Partida principal

Lt Cdr D. E. P. Baston RN (Comandante de la Escuadrilla), Lt I. Chapman RN, Lt N. Kidd RN, Lt P. C. Manley RN MID (Mención en Despachos), Lt P. Schwartz RN, Lt. S. Henley RN, Lt. B. Reynoldson RN, CPOACMN R. A. Duriez, POACMN I. K. Harris, Cpl K. Sturgess.

Personal de apoyo

Tripulaciones embarcadas en el "Norland" y luego desplegadas durante la Operación "Corporate": Lt I. Bryant RN (al "Hermes"), Lt R. Miles RN (al "Tidepool"), S/Lt D. Ockleton RN (al "Hermes"), S/Lt J. Thomas Rn (al "Tidepool"), POACMN S. P. Wolley (al "Tidepool"), POACMN J. Burns (al "Hermes"), LACMN M. F. Moreby (al "Tidepool").

DETALLES INDIVIDUALES DE LAS AERONAVES

El esquema de baja visibilidad aplicado a cada Wessex HAS.3 es explicado en la historia individual del helicóptero.

En cuanto a los Wessex HU.5, el esquema de baja visiblidad consistía en marrón oliva mate con escarapelas en rojo y azul, sin las inscripciones ROYAL NAVY y con los números de serie y códigos en negro. Las excepciones, si las hay, son explicadas en cada historia individual.

Ejemplos de abreviaturas utilizadas para las marcas y su significado:

'ON/314'
Letras de cubierta para el "Olna" y código lateral completos.
'-/WM'
Letras de cubierta no asignadas; letras del Escuadrón e individual de la aeronave completas.
'-/(Y)T'
Letras de cubierta no asignadas; sin letra del Escuadrón pero sí la individual de la aeronave.
(406)
Sin letras de cubierta 'AN' del "Antrim" y sin código lateral.

XM328 HAS.3
Desplegado después del 14/6/82

El 15/6/82 con el 737 Sqdn en Portland con el código 'PO/653'. Asignado a la Escuadrilla "Antrim" el 9/8/82 (en reemplazo del XP142) y recodificado 'AN/406' con el esquema de baja visibilidad (azul-gris RAF con escarapelas rojo y azul; las leyendas ROYAL NAVY se piensa fueron borradas; números de serie, códigos y letras de cubierta en negro). Partió con el "Antrim" el 8/11/82 desde Portsmouth hacia el Atlántico Sur. Transferido a la Escuadrilla "Antrim" del 722 Sqdn el 4/2/83 después de la disolución del 737 Sqdn. Volvió a Portsmouth con el buque el 25/3/83 y desembarcó en Portland.

XM837 HAS.3

El 29/3/82 con el 737 Sqdn Escuadrilla "Glamorgan", con el código 'GL/400' y apodado "Willie", operando en las afueras de Gibraltar en el Ejercicio "Springtrain". Destacado directamente desde el Ejercicio al Atlántico Sur con el buque el 2/4. Antes de su arribo a Ascensión el 11/4 había sido repintado en un esquema de baja visibilidad (azul-gris RAF con escarapelas en rojo y azul; leyendas ROYAL NAVY y números de serie repintados en negro; letras de cubierta borradas). Se cree que el código (400) fue borrado pero siguió utilizándolo.

En el hangar del "Glamorgan" (operando a no más de 23 millas al este de Puerto Argentino) en 12/6 cuando un misil Exocet lanzado desde tierra alcanzó al buque e impactó en la cubierta de vuelo pero sin explotar. En cambio, rebotó hasta el hangar donde el combustible remanente del misil siguió ardiendo desatando un incendio que destruyó totalmente al helicóptero. Sus restos fueron arrojados por la borda.

XP142 HAS.3

El 29/3/82 con el 737 Sqdn Escuadrilla "Antrim", con el código 'AN/406' y apodado "Humphrey", operando en las afueras de Gibraltar en el Ejercicio "Springtrain". Destacado directamente desde el Ejercicio al Atlántico Sur con el buque el 2/4. Antes de su arribo a Ascensión el 10/4 había sido repintado en un esquema de baja visibilidad (azul-gris RAF con escarapelas en rojo y azul oscuro [casi negro]); letras de cubierta borradas; leyendas ROYAL NAVY, números de serie y el nombre "Humphrey" en la nariz todos repintados en negro). El código (406) fue borrado pero siguió utilizándolo.

El 22/4 bajo condiciones climáticas muy adversas, durante la evacuación de Fuerzas Especiales del glaciar Fortuna (Georgias del Sur), uno de los dos Wessex HU.5 de la Escuadrilla "C" del 845 Sqdn (el XT464) que lo acompañaban se estrelló, seguido poco después por el otro (XT473). El "Humphrey", piloteado por el Lt Cdr Stanely) transportó a algunos de los que iban en el XT464 de vuelta al "Antrim", para luego volver a buscar a los restantes más los afectados por el accidente del XT473, el "Humphrey" participó en otra misión de rescate, izando a cuatro náufragos y su equipo de un bote Gemini de las Fuerzas Especiales que se encontraba al garete en las cercanías de las Bahía Cumberland Georgias del Sur.

El 25/4, volado por el Lt Cdr Stanely y su tripulación, atacó con cargas de profundidad al submarino argentino "Santa Fe" poco después de que zarpara de Grytviken, Georgias del Sur. Las cargas explotaron cerca de su lado de babor. Este ataque y otros posteriores por parte de otras Escuadrillas de buques forzaron al dañado submarino a volver a Grytviken.

Sufrió daños por esquirlas que perforaron los tres Daggers del Grupo 6 el 21/5 cuando estaba cerca de la entrada a la Bahía San Carlos. Después de ser sometido a reparaciones, el 26/5 estaba otra vez en vuelo.

Salió con el "Antrim" desde Puerto Howard, Gran Malvina, el 29/6/82 rumbo al Reino Unido, para llegar a Portsmouth el 17/7. Fue volado a Portland el 18/7, desde donde fue transferido (llevado por tierra) al Museo del Arma Aérea de la Flota el 26/7/82 para la Exhibición de las Islas Malvinas. El 30/7 estaba en exhibición en el Museo y todavía seguía allí el 7/85.

Símbolos de rescate y misiones en rojo Dayglo (fosforescente) fueron aplicados en el lado izquierdo de la puerta de la cabina, junto con un submarino en el mismo color con el nombre "Santa Fe". En la nariz, bajo el nombre "Humphrey" se pintó un ratón, también fosforescente, en un naipe.

XS479 HU.5

El 29/3/82 en depósito en Wroughton con el código 'PO/623' (ex 772 Sqdn Portland). Transferido a la NASU Yeovilton el 23/4, llegó allí por ruta el 27/4 todavía con el mismo código. Transferido oficialmente al 707 Sqdn el 7/5 antes de ser entregado al 847 Sqdn el 11/5. Para esa fecha había sido repintado en el esquema de baja visiblidad y codificado '-9XF'. Asignado a la Escuadrilla "B", fue volado desde Yeovilton hasta HMS Raleigh (Torpoint) el 13/5 y embarcó en el "Atlantic Causeway" ese mismo día en Plymouth Sound, para partir con el buque el 14/5 hacia el Atlántico Sur.

Desembarcó en la FOB (Base Operativa Adelantada) de Puerto San Carlos el 1/6 y más tarde operó desde Teal Inlet, Fitzroy y otros sitios, antes de trasladarse al Navy Point el 25/6/82. Reemplazado como '-/XF' c. 1/7/82 por el XT481 que había llegado a Puerto William el 27/6 a bordo del "Astronomer". Cargado en el "Atlantic Causeway" en las afueras de Puerto Argentino c. 12/7/82, partió con el buque desde San Carlos el 13/7 y llegó a Devonport el 27/7. Descargado al día siguiente en un campo de Camel's Head (cerca de HMS Drake) todavía con el código '-/XF'. Transferido oficialmente del 847 Sqdn al 707 Sqdn el 31/7/82, fue llevado por tierra a Yeovilton el 1/8/82.

XS480 HU.5

El 29/3/82 en la NASU Yeovilton con el código '-/VT' (ex 846 Sqdn Yeovilton). Transferido al 707 Sqdn el 18/4 y al recién formado 848 Sqdn el 19-20/4. Pintado con el esquema de baja visibilidad el 20/4 y codificado '-/WQ'. Asignado a la Escuadrilla "D", partió de Yeovilton hacia Longroom, Plymouth, el 24/4 y embarcó en el "Atlantic Conveyor" un día después en Plymouth Sound antes de partir con el buque hacia Ascensión y el Atlántico Sur.

El 25/5, cuando el buque se encontraba unas 90 millas al noreste de Puerto Argentino (50 37'S 56 10'W) en camino hacia el Estrecho San Carlos, el "Atlantic Conveyor" fue alcanzado por un misil Exocet (uno de los dos lanzados por una pareja de Super Etendards de la 2 Escuadrilla) y se incendió. El Wessex fue consumido por el fuego y sus restos se hundieron con el buque el 30/5

XS481 HU.5

Entregado por aire desde Culdrose a Wroughton para entrar en depósito el 30/3/82 con el código 'CU/522' (ex 771 Sqdn Culdrose). Transferido por tierra desde Wroughton a la NASU Culdrose el 10-11/5/82 (asignado al 771 Sqdn) para ser puesto de nuevo en condiciones de vuelo. Fue volado de Culdrose a Yeovilton el 2/6 transferido del 771 Sqdn al 848 Sqdn Escuadrilla "D" como reemplazo de los perdidos con el "Atlantic Conveyor". Todavía con el código 'CU/522', dejó Yeovilton el 6/6 para ir a HMS Raleigh (Torpoint) y embarcar en el "Astronomer" en Plymouth Sound el 7/6 antes de que el buque partiera al día siguiente hacia el Atlántico

Sur. Llegó a Puerto William el 27/6, desde donde se cree que fue descargado en el Navy Point . 1/7/82. Cargado por aire en el "Contender Bezant" (según informes, desde el "Astronomer") en las afueras de Puerto William por un Chinook el 2/9, partió con el buque hacia el Reino Unido el 6/9/82. Llegó a Southampton el 23/9 (para ese entonces sin código en el esquema de baja visibilidad) y fue descargado el 24/9 para ser llevado por tierra ese día (vía Lee-on-Solent) a Yeovilton, a donde llegó el 27/9. Transferido oficialmente desde el 848 Sqdn a la NASU el 28/9/82.

XS483 HU.5

El 29/3/82 en el 845 Sqdn de Yeovilton con el esquema de baja visibilidad y el código '-/(Y)T'. Asignado a la Escuadrilla "A", salió de Yeovilton hacia Rosyth el 2/4 para embarcar en el "Resource" antes de que el buque partiera el 6/4 hacia Ascensión y el Atlántico Sur. Mientras el buque atravesaba el Canal Inglés el 7/4 fue volado a Yeovilton (vía Lee-on-Solent) para cargar suministros y volvió al "Resource" ese mismo día vía Portland. Temporalmente destacado al "Glamorgan" el 30/4 como escolta armada para el Lynx XZ736 de la Escuadrilla "Alacrity" durante misiones de observación nocturna el 1/5. Los argentinos les lanzaron dos misiles Tigercat desde tierra el 1/5 pero fallaron. Ambos retornaron a sus buques sin sufrir daños.

Volvió al "Resource" el 2/5. Desembarcó en la FOB de Old House Creek, San Carlos, el 24/5 antes de pasar a la FOB de Puerto San Carlos el 30/5. Desde el 15/6 quedó con base en el hipódromo de Puerto Argentino hasta que reembarcó en el "Resource" en las afueras de la capital malvinense el 24/6/82 para volver al Reino Unido vía Georgias del Sur. Desembarcó en Yeovilton (vía Culdrose) el 19/7 antes de que el buque llegara a Devonport más tarde ese día.

XS486 HU.5

El 29/3/82 con el 707 Sqdn en Yeovilton con el código 'VL/WW'. Transferido al 848 Sqdn Escuadrilla "A" el 19/4 y repintado ese día con las marcas de baja visibilidad y codificado '-/WW'. Partió de Yeovilton el 19/4 para embarcar en el "Regent" en Plymouth Sound, para salir con el buque hacia Ascensión y el Atlántico Sur. Visto en Wideawake el 1/5 en tareas de transporte antes de partir con el buque hacia el sur al día siguiente. Abandonó la Zona de Exclusión Total con el buque el 8/6/82 hacia las Georgias del Sur, a donde llegó el 11/6. Transferido temporalmente al "Endurance" del 17 al 24/6 para la Operación "Keyhole", la reocupación de Thule del Sur. Para esa operación las letras de código fueron provisoriamente tapadas con marrón oliva. Después de volver al "Regent" quedó con el buque hasta el 10/7 cuando fue transferido al "Atlantic Causeway" en las afueras de Puerto Argentino para su retorno al Reino Unido. Llegó con el buque a Devoport el 27/7 (todavía con el código '-/WW') y fue volado a Yeovilton al día siguiente para su transferencia al 707 Sqdn.

XS488 HU.5

Llevado de Portland a Wroughton para su depósito el 31/3/82 con el código 'PO/625' (ex 772 Sqdn). Transferido a la NASU Yeovilton el 23/4 y llevado ahí por ruta el 27-28/4, todavía con el mismo código. El 5/5 fue pintado con el esquema de baja visibilidad y recibió el código '-/KX'. Transferido oficialmente al 707 Sqdn el 5/5 para ser entregado al recientemente formado 847 Sqdn un día después. Asignado a la Escuadrilla "B", partió de Yeovilton hacia HMS Raleigh (Torpoint) el 13/5 para embarcar en el "Atlantic Causeway" ese día en Plymouth Sound antes de partir con el buque hacia el Atlántico Sur el 14/5. Desembarcó en la FOB de Puerto San Carlos el 1/6 y más tarde operó desde Teal Inlet, Fitzroy y otros sitios antes de trasladarse al Navy Point el 25/6. Cargado en el "Atlantic Causeway" en las afueras de Puerto Argentino c.12/7/82, partió con el buque desde San Carlos el 13/7 y llegó a Devonport el 27/7. Todavía con el código '-/XK', fue desembarcado el 28/7 y llevado a un campo en Camel's Head (cerca de HMS Drake). Llevado por tierra el 31/7 a Culdrose. Oficialmente transferido del 847 Sqdn al 771 Sqdn en Culdrose el 1/8/82.

XS489 HU.5

El 29/3/82 con el 707 Sqdn Culdrose con el código 'VL/WY'. Transferido al 848 Sqdn en Yeovilton el 19/4, para el 21/4 se le había aplicado el esquema de baja visibilidad (con el código '-/WY'). Asignado a la Escuadrilla "B" (con efecto al 19/4), embarcó en el "Olna" en Spithead desde Yeovilton el 10/5, para partir con el buque ese mismo día hacia el Atlántico Sur. Quedó con el buque hasta que el "Olna" retornó al Reino Unido y desembarcó en Yeovilton el 16/9/82 antes de que atracara en Portsmouth el 17/9.

XS491 HU.5

El 29/3/82 con la Escuadrilla SAR (Search and Rescue, Búsqueda y Rescate) de Lee-on-Solent y con el código 'LS/812'. Transferido al 847 Sqdn el 5/5, fue entregado por aire ese día desde Lee-on-Solent a Yeovilton, donde inmediatamente ingresó en el taller de pintura para recibir un esquema de baja visibilidad. Transferido (sin código) al 845 Sqdn el 7/5 y preparado para su transporte por aire a Ascención luego de ser asignado a la Escuadrilla "D" (la Escuadrilla de la Base Isla Ascensión). Partió sin código el 9/5 en el Heavylift Belfast G-BEPS, llegó a Wideawake el 12/5, donde fue armado y probado en vuelo por la Naval Party 1222. No se conoce que se le haya asignado un código mientras estuvo en la Escuadrilla "D" del 845 Sqdn. El 25/5 fue transferido al 847 Sqdn Escuadrilla "A" a bordo del "Engadine" (situado en las afueras de la isla) en cambio por el XT764 '-/XM'. Recibió el código '-/XM' y partió con el buque hacia la Zona de Exclusión Total (ZET) el 26/5. Desembarcó en la FOB de Puerto San Carlos el 9/6 y más tarde operó desde Teal Inlet, Fitzroy y otros sitios antes de ser trasladado al Navy Point el 25/6. Quedó ahí transferido al Destacamento Islas Falkland del 845 Sqdn el 27/9/82. El 6/11 embarcó en el "Astronomer" en las afueras de Puerto Argentino y salió con el buque rumbo al Reino Unido c.14/11. Llegó a Devonport el 3/12 (todavía con el código '-/XM') y fue descargado esa misma noche en un campo en la entrada Granby Gate del astillero. Llevado por tierra a Wroughton el 5/12/82, llegó ahí al día siguiente. Oficialmente transferido el 6/12 del 845 Sqdn al RNAY (Royal Navy Air Yard, Campo Aéreo de la Armada Real) para su depósito.

XS495 HU.5

El 29/3/82 en la NASU Yeovilton con el código 'C' (ex 2 FTS –Escuela de Entrenamiento de Vuelo– Shawbury). Transferido al 707 Sqdn de Yeovilton el 18/4 y luego al recién formado 848 Sqdn el 19-20/4. Para el 22/4 fue repintado en el esquema de baja visibilidad y recibió el código '-/WP'. Asignado a la Escuadrilla "D", dejó Yeovilton el 24/4 para ir a Longroom, Plymouth y embarcó en el "Atlantic Conveyor" el 25/4 en Plymouth Sound antes de que el buque zarpara ese día rumbo a Ascensión y el Atlántico Sur. El 25/5, mientras el buque se encontraba unas 90 millas al noreste de Puerto Argentino (50°37'S56°10'W) en camino hacia el Estrecho San Carlos, el "Atlantic Conveyor" fue alcanzado por un misil Exocet (uno de los dos lanzados por una pareja de Super Etendard de la 2 Escuadrilla) y se incendió. El Wessex fue consumido por el fuego y sus restos se hundieron con el buque el 30/5.

XS498 HU.5

El 29/3/82 en depósito en Wroughton con el código 'VL/WQ' (ex 707 Sqdn de Yeovilton). Llevado por tierra desde Wroughton a la NASU de Yeovilton, llegó ahí el 14/5 todavía con el mismo código. Entregado de la NASU al 772 Sqdn en Portland el 28/5, para cuando ya había sido repintado en el esquema de baja visibilidad. Se le asignó el código (623) pero no fue pintado. Asignado al 848 Sqdn Escuadrilla "D" el 4/6 como reemplazo de las máquinas perdidas con el "Atlantic Conveyor", fue volado a Yeovilton el 5/6. Al día siguiente (todavía sin código) salió hacia HMS Raleigh (Torpoint) con el buque hacia el Atlántico Sur un día después. Después del arribo del buque a Puerto William el 27/6, se piensa que fue desembarcado en el Navy Point c.1/7 para un corto período en tierra. Embarcó en el "Atlantic Causeway" c.12/7/82 en las afueras de Puerto Argentino y partió con el buque desde San Carlos el 13/7, para llegar a Devonport el 27/7 (todavía sin código). Fue volado a Yeovilton el 28/7 transferido del 848 Sqdn al 707 Sqdn.

XS499 HU.5

El 29/3/82 en la NASU Yeovilton con el código 'VL/WV' (ex en préstamo temporario al 707 Sqdn de Yeovilton). Transferido de la NASU al 707 Sqdn el 18/4 y al recién formado 848 Sqdn el 19-20/4. Repintado en el esquema de baja visibilidad para el 23/4 y con el código '-/WN'. Asignado a la Escuadrilla "D", dejó Yeovilton el 24/4 para ir a Longroom, Plymouth y embarcar en el "Atlantic Conveyor" en Plymouth Sound el 25/4 antes de salir con el buque ese día hacia Ascensión y el Atlántico Sur.

El 25/5, mientras el buque estaba unas 90 millas al noreste de Puerto Argentino (50°37'S56°10'W) en camino hacia el Estrecho San Carlos, el "Atlantic Conveyor" fue alcanzado por un misil Exocet (uno de los dos lanzados por una pareja de Super Etendards de la 2 Escuadrilla) y se incendió. El Wessex fue consumido por las llamas y sus restos se hundieron con el buque el 30/5.

HS506 HU.5

El 29/3/82 con el destacamento del 845 Sqdn en Irlanda del Norte con el esquema de baja visibilidad y el código '-/(Y)U'. Volvió a Yeovilton el 10/5 y fue transferido al 847 Sqdn el 11/5, ese mismo día recodificado como '-/XE'. Asignado a la Escuadrilla "B", salió hacia HMS Raleigh (Torpoint) el 13/5 y embarcó en el "Atlantic Causeway" en Plymouth Sound antes de que el buque partiera hacia el Atlántico Sur al día siguiente. Desembarcó en la FOB de Puerto San Carlos el 1/6 y más tarde operó desde Teal Inlet, Fitzroy y otros sitios antes de trasladarse a Navy Point el 25/6. Después de un período de mantenimiento y depósito (posterior al 27/6/82) a bordo del "Astronomer", el 10/7 fue volado al Navy Point y quedó con base ahí hasta su transferencia oficial al Destacamento Islas Falkland del 845 Sqdn el 27/9/82. Para el 6/11 embarcó en el "Astronomer" en las afueras de Puerto Argentino y partió con el buque hacia el Reino Unido c.14/11. Llegó a Devonport el 3/12 (todavía con el código '-/XE') y fue descargado esa noche en un campo en la entrada Granby Gate del astillero. Llevado por tierra a Wroughton el 6/12/82, transferido del 845 Sqdn al Campo Aéreo (RNAY) para su depósito ahí.

XS507 HU.5

El 29/3/82 en el 772 Sqdn Escuadrilla "C", con el código 'ON/314' y apodado "Busby II", embarcado en el "Olna" para la patrulla del Golfo en el Medio Oriente. Partió con el buque de Mombasa, Kenya, el 5/4 para arribar a la base naval de Portland el 22/4. Ese mismo día fue volado a la cercana RNAS (Estación Aérea Naval) Portland. Mientras pasaba por Gibraltar en camino hacia Portland el 19/4, llevó a cabo el primer aterrizaje en cubierta sobre el "Uganda", después de que fuera convertido a buque-hospital en Gibraltar. Volado de Portland a Yeovilton el 5/5 (todavía con el código 'ON/314' y con escarapelas en rojo y azul) en transferencia al 847 Sqdn. Repintado en el esquema de baja visibilidad el 6/5, al día siguiente se le aplicó el código '-/XU'. Asignado a la Escuadrilla "E", dejó Yeovilton para dirigirse a HMS Raleigh (Torpoint) el 13/5 y embarcar en el "Atlantic Causeway" en Plymouth Sound un día antes de zarpar hacia el Atlántico Sur el 14/5. Se piensa que quedó en el buque después del 1/6 cuando la mayor parte de la Escuadrilla desembarcó en la FOB de Puerto San Carlos. Fue volado del "Atlantico Causeway" al "Tidepool" el 16/6 como reemplazo del XT486, que había resultado dañado durante una tormenta mientras estaba destacado en el "Glamorgan". Aunque a bordo del "Tidepool" fue operado por personal de la Escuadrilla "D" del 848 Sqdn, quedó

a cargo del 847 Sqdn y retuvo el código '-/XU'. Transferido al "Hermes" el 1/7 (debido a que el "Tidepool" era preparado para su entrega a Chile), se unió a otro elemento de la Escuadrilla "D" del 848 Sqdn que ya estaba a bordo del portaaviones (utilizando al XT471 '-/XW' del 847 Sqdn). Partió con el "Hermes" desde Puerto William el 3/7/82 hacia el Reino Unido y llegó a Portsmouth el 21/7 (todavía con el código '-§U'). Fue volado a Yeovilton al día siguiente y transferido del 847 Sqdn al 707 Sqdn.

XS512 HU.5

El 29/3/82 en el 707 Sqdn en Yeovilton con el código 'VL/WT'. Transferido al 848 Sqdn el 19/4, dos días despues ya había sido repintado en el esquema de baja visibilidad y con el código '-/WT'. Asignado a la Escuadrilla "D", dejó Yeovilton el 24/4 para ir a Longroom, Plymouth (ver XT771) y embarcar en el "Atlantic Conveyor" al día siguiente en Plymouth Sound, desde donde partió con el buque hacia Ascensión y el Atlántico Sur. Visto en Wideawake el 5/5 realizando tareas de transporte.

El 25/5, mientras el buque estaba unas 90 millas al noreste de Puerto Argentino (50° 37' S 56°10' W) en camino hacia el Estrecho San Carlos, el "Atlantic Conveyor" fue alcanzado por un misil Exocet (uno de los dos lanzados por una pareja de Super Etendards de la 2 Escuadrilla) y se incendió. En el momento del impacto el helicóptero acababa de concluir una prueba rutinaria de motores pero su tripulación no pudo salvarlo debido al calor de las llamas. Consumido por el fuego, sus restos se hundieron con el buque el 30/5.

XS514 HU.5

El 29/3/82 con el destacamento del 845 Sqdn en Irlanda del Norte con el esquema de baja visibilidad y el código '-/(Y)U'. Retornó a Yeovilton el 10/5 y al día siguiente fue transferido al 847 Sqdn, por lo que fue recodificado como '-/XA'. Asignado a la Escuadrilla "B", partió hacia HMS Raleight (Torpoint) el 13/5 para embarcar ese mismo día en el "Atlantic Causeway" en Plymouth Sound y partir con el buque hacia el Altántico Sur al 14/5. Desembarcó en la FOB de Puerto San Carlos el 1/6 y más tarde operó desde Teal Inlet, Fitzroy y otros sitios, antes de trasladarse a Navy Point el 25/6. Reembarcó en el "Atlantic Causeway" en las afueras del Puerto Argentino c.12/7/82 y partió con el buque desde San Carlos un día después, para arribar a Devonport el 27/7. Todavía con el código '-/XA', fue descargado el 28/7 y llevado a un campo en Camel's Head (cerca de HMS Drake). Transferido oficialmente del 847 Sqdn al 845 Sqdn el 28/7/82, fue llevado por ruta a Yeovilton el 1/8, a donde llegó ese mismo día.

XS515 HU.5

El 29/3/82 con el destacamento del 845 Sqdn en Irlanda del Norte, con el esquema de baja visibilidad y el código '-/(Y)N'. Volvió a Yeovilton el 10/5, al día siguiente fue transferido al 847 Sqdn y recodificado '-/XB'. Asignado a la Escuadrilla "B", fue volado a HMS Raleigh (Torpoint) el 13/5 para embarcar ese día en el "Atlantic Causeway" en Plymouth Sound y partir con el buque hacia el Atlántico Sur el 14/5. Desembarcó en la FOB de Puerto San Carlos el 1/6 y más tarde operó desde Teal Inlet, Fitzroy y otros sitios, antes de trasladarse a Navy Point el 25/6. Reembarcó en el "Atlantic Causeway" en las afueras de Puerto Argentino c.12/7/82 y partió con el buque hacia el Reino Unido desde San Carlos un día después, para llegar a Devonport el 27/7. Todavía con el código '-/XB', fue volado a Yeovilton el 28/7 en transferencia al 845 Sqdn.

XS516 HU.5

El 29/3/82 en el 845 Sqdn en Yeovilton con el esquema de baja visibilidad y el código '-/(Y)Q'. Transferido al 847 Sqdn el 11/5, ese mismo día fue recodificado como '-/XD'. Asignado a la Escuadrilla "B", fue volado desde Yeovilton a HMS Raleigh (Torpoint) el 13/5, para embarcar en el "Atlantic Causeway" en Plymouth Sound ese día y partir hacia el Atlántico Sur el 14/5. Desembarcó en la FOB de Puerto San Carlos el 1/6 y más tarde operó desde Teal Inlet, Fitzroy y otros sitios, antes de trasladarse a Navy Point el 25/6. Transferido al "Engadine" el 5/7/82 antes de que el buque saliera de Puerto William el 7/7 (luego de pasar brevemente ese día por San Carlos) hacia el Reino Unido, llegó a Devonport el 30/7. Todavía con el código '-/XD', ese mismo día fue volado a la NASU de Yeovilton transferido al 847 Sqdn.

XS518 HU.5

El 29/3/82 en el 772 Sqdn en Portland con el código 'PO/626'. Fue volado a Yeovilton el 5/5 para el 847 Sqdn con las escarapelas en rojo y azul ya aplicadas. Más tarde ese día fue pintado en el esquema de baja visibilidad y recibió el código '-/XP'.

Oficialmente asignado al 847 Sqdn el 6/5, fue destinado a la Escuadrilla "B". Llevado en vuelo desde Yeovilton a HMS Raleigh (Torpoint) el 13/5, ese mismo día embarcó en el "Atlantic Causeway" en Plymouth Sound, para partir con el buque hacia el Atlántico Sur el 14/5. Desembarcó en la FOB de Puerto San Carlos el 1/6 y más tarde operó desde Teal Inlet, Fitzroy y otros sitios, antes de pasar al Navy Point el 25/6. Reembarcó en el "Atlantic Causeway" en las afueras de Puerto Argentino c.12/7/82 y salió con el buque desde San Carlos el 13/7, para llegar a Devonport el 27/7. Todavía con el código '-/XP', fue volado a Yeovilton el 28/7 luego de ser transferido del 847 Sqdn al 707 Sqdn.

XS520 HU.5
Desplegado después del 14/6/82

El 29/3/82 en reacondicionamiento en Fleetlands (sin código). Llevado en vuelo a Yeovilton el 17/5 con el esquema de baja visibilidad transferido al 848 Sqdn (en reemplazo del XT463), ese mismo día recibió el código '-/WZ'. Asignado a la Escuadrilla "C" para prestar servicio en el "Olwen" (la Escuadrilla se había formado el 19/4), aunque el buque estaba siendo sometido a reparaciones en Gibraltar y no llegó a Devonport hasta el 10/6. Finalmente fue volado desde Yeovilton hasta HMS Drake (Plymouth) el 16/6, para embarcar en el "Olwen" el mismo día después de que zarpara de Devonport para operaciones en el área de Portland, antes de partir hacia el Atlántico Sur el 18/6. Basado en Wideawake del 1 al 9/7, colaboró con la atareada Escuadrilla "D" del 845 Sqdn y transportó tropas desde los buques a tierra. Durante agosto y setiembre de 1982 fue destacado a tierra en las Malvinas en varias oportunidades antes de pasar con la Escuadrilla "C" al "Fort Austin" el 27/9 mientras el "Olwen" volvía a casa. La Escuadrilla fue efectivamente disuelta el 16/10/82 con la transferencia de sus aeronaves a un destacamento del 845 Sqdn en el "Illustrious".

Abandonó la Zona de Protección de las Islas Malvinas a bordo del portaaviones el 21/10/82 rumbo al Reino Unido (vía Estados Unidos), fue volado a Yeovilton el 7/12 (todavía con el código '-/WZ') antes de que el buque atracara en Portsmouth un día después. Quedo con el 845 Sqdn.

XS521 HU.5
Desplegado después del 14/6/82

Llevado de Portland a Wroughton el 31/3 para depósito, con el código 'PO/621' (ex 772 Sqdn de Portland). El 6/5 fue transferido a Fleetlands para su reacondicionamiento. Entregado al 772 Sqdn en Portland el 23/7 todavía con el código 'PO/621' (visto como tal en el Día Aéreo de Yeovilton el 31/7). Embarcó en el "Olmeda" en Devonport y partió con el buque hacia Ascensión el 6/9. Transferido al 845 Sqdn Escuadrilla "D" en Wideawake el 17/9, mantuvo el código Z'PO/621', pero para octubre de 1982 había sido recodificado '-/YB'. Visto en Wideawake durante setiembre de 1983 con inscripciones ROYAL NAVY de dimensiones reducidas y en negro, con el número de serie en blanco y el código en negro. Embarcó en el "Fort Grange" en Ascensión el 1/9/84 para volver al Reino Unido; desembarcó en Yeovilton el 20/9 (todavía con el código '-/YB') transferido a la NASU.

XS552 HU.5

El 29/3/82 en depósito en Wroughton con el código '-/--5' (ex 'PO/635' del 772 Sqdn de Portland). Llevado por tierra a la NASU de Yeovilton el 14/5, todavía con el mismo código. Partió de la NASU hacia el 772 Sqdn de Portland el 27/5, sin código em el esquema de baja visibilidad (había recibido el código (625) pero no lo llevaba). Asignado al 848 Sqdn Escuadrilla "D" el 4/6 como reemplazo de las máquinas perdidas con el "Atlantic Conveyor", fue volado a Yeovilton el 5/6. Al día siguiente salió hacia HMS Raleigh (Torpoint) y el 7/6 embarcó en el "Astronomer" en Plymouth Sound (todavía sin el código), para partir hacia el Atlántico Sur un día más tarde. Se piensa que quedó a bordo del "Astronomer" después de que el buque arribara a Puerto William el 27/7.

Transferido al "Atlantic Causeway" c.12/7/82 en las afueras de Puerto Argentino, partió con el buque desde San Carlos el 13/7 y llegó a Devonport el 27/7. Todavía sin código, fue descargado al día siguiente y llevado a un campo en Camel's Head (cerca de HMS Drake). Trasladado por tierra a Yeovilton el 30/7, ese mismo día fue transferido oficialmente desde el 848 Sqdn al 707 Sqdn.

XS523 HU.5

El 29/3/82 en la NASU de Yeovilton sin código y con el esquema de color SAR (Búsqueda y Rescate). Transferido al 707 Sqdn de Yeovilton el 27/4, todavía con el esquema SAR pero parcialmente codificado como '-/X-' (en blanco) delante de la escarapela. El 5/5 fue repintado con el esquema de baja visibilidad y recibió el código '-/XJ' antes de ser oficialmente transferido al 847 Sqdn el 6/5. Asignado a la Escuadrilla "A", fue volado al "Engadine" en Devonport desde Yeovilton el 9/5, antes de partir con el buque hacia Ascensión y el Atlántico Sur al día siguiente. Desembarcó en la FOB de Puerto San Carlos el 9/6 y más tarde operó desde Teal Inlet, Fitzroy y otros sitios, antes de trasladarse a Navy Point el 25/6. Quedó ahí transferido al Destacamento Islas Falkland del 845 Sqdn el 27/9. Embarcó en el "Astronomer" en las afueras de Puerto Argentino el 6/11/82 y partió con el buque de regreso al Reino Unido c.14/11. Llegó a Devonport el 3/12 (todavía con el código '-/XJ') y esa noche fue descargado en un campo en la entrada Granby Gate del estillero. Llevado por tierra a Yeovilton el 5/12, a donde llegó ese día, transferido del 845 Sqdn a la NASU.

XT449 HU.5

El 29/3/82 en el 845 Sqdn en Yeovilton con el esquema de baja visibilidad y el código '-/(Y)C'. Asignado a la Escuadrilla "E", embarcó en el "Intrepid" el 20/4 para un corto período de pruebas en el mar en las afueras de Portland, antes de volver a Yeovilton el 22/4. Reembarcó en el "Intrepid" en Bahía Weymouth el 26/4 y partió con el buque ese día hacia Ascensión y el Atlántico Sur. Transferido al "Tidepool" (con la Escuadrilla) en Ascensión el 5/5, salió hacia el sur al día siguiente. Destaca al "Antrim" el 19/5 para insertar Fuerzas Especiales en Fanning Head. Fue volado del "Antrim" al "Canberra" para evacuación de bajas el 21/5.

El 21/5, mientras era tripulado por el Lt Crabtree, el S/Lt Heathcote y el Cpl (cabo) Gleeson, cumplió con éxito una misión de rescate particularmente difícil. Dos sobrevivientes de la "Ardent" fueron salvados de una muerte casi segura. El Surgeon Cdr (capitán de fragata médico) Jolly también participó en esta misión.

Volvió al "Tidepool" el 24/5. Desembarcó en Bahía Ajax el 25/5 antes de pasar a la FOB de Old House Creek, San Carlos, el 26/5 y luego a la FOB de Puerto San Carlos el 30/5. Destacado a la FOB suplementaria del establecimiento Fitzroy al menos

a partir del 11-14/6. Quedó en tierra hasta el 12/7/82 cuando embarcó en el "Atlantic Causeway" en las afueras de Puerto Argentino, para salir rumbo al Reino Unido al día siguiente desde San Carlos. Llegó a Devonport el 27/7 (todavía con el código '-/(Y)C') y fue volado a Yeovilton al día siguiente, para quedar a cargo del 845 Sqdn.

XT450 HU.5

El 29/3/82 en el 845 Sqdn de Yeovilton con el esquema de baja visibilidad y el código '-/(Y)V'. Salió de Yeovilton el 6/5 en el Heavylift Belfast G-BEPS para ser entregado en Ascensión y llegó a Wideawake al día siguiente, donde fue ensamblado por la Naval Party 1222 y probado en vuelo el 9/5. Utilizado temporalmente por la Escuadrilla "D" (de la Base de la Isla Ascensión) hasta que fue oficialmente transferido a la Escuadrilla "C" en Wideawake el 13/5 (como uno de los dos reemplazos para el XT464 y XT473 que habían sido abandonados en las Georgias del Sur). Embarcó en el "Tidespring" el 14/5 y partió hacia la Zona de Exclusión Total (ZET) al día siguiente. Embarcó en el "Fort Grange" el 9/6 para ir a San Carlos y desembarcó en la FOB de Puerto San Carlos un día después para operar desde tierra junto con los otros elementos del 845 Sqdn. Después de la rendición el 14/6 quedó en tierra, operando desde Puerto San Carlos y el hipódromo Puerto Argentino hasta el 3/7/82, cuando voló desde la base de Puerto San Carlos (vía Puerto Argentino) al "Hermes" en Puerto William. De ahí fue llevado a Ascensión para volver al "Tidespring". Como este buque para entonces ya no contaba con las instalaciones para apoyode helicópteros, quedó a bordo del "Hermes" (junto con el XT765 de la Escuadrila "B") hasta que el portaaviones arribó a Portsmouth el 21/7. Todavía con el código '-/(Y)V', fue volado a Yeovilton al día siguiente y quedó a cargo del 845 Sqdn.

XT451 HU.5

El 29/3/82 en el 845 Sqdn de Yeovilton con el esquema de baja visibilidad y el código '-/(Y)J'. Salió de Yeovilton el 8/4 en el Heavylift Belfast G-BEPE para ser entregado a la Escuadrilla "D" (Escuadrilla Base de la Isla Ascensión), llegó a Wideawake un día después. Reensamblado por la Naval Party 1222, fue probado en vuelo el 12/4 y quedó cumpliendo tareas para la Escuadrilla Base de Wideawake hasta el 7/5, cuando embarcó en el "Intrepid" en las afueras de la isla como aeronave de reemplazo inmediato. Se cree que fue descargado c.30/50 en la FOB de Puerto San Carlos.

Transferido al 847 Sqdn (posiblemente c.1/6 en Puerto San Carlos) y recodificado '-/XN' (como reemplazo del XT469). Operó desde Navy Point a partir del 25/6. Oficialmente transferido al Destacamento Islas Falkland del 845 Sqdn el 27/9, quedó con base en Navy Point. Embarcó en el "Astronomer" en las afueras de Puerto Argentino el 6/11/82 para partir con el buque rumbo al Reino Unido c.14/11. Llegó a Devonport el 3/12 (todavía con el código '-/XN' y fue descargado esa noche en un campo en la entrada Granby Gate del astillero. Llevado por tierra a Yeovilton el 5/12, a donde llegó el mismo día, en transferencia desde el 845 Sqdn a la NASU.

XT456 HU.5

El 29/3/82 en la NASU de Yeovilton (ex '-/VA del 846 Sqdn de Yeovilton). Transferido de la NASU al 847 Sqdn el 6/5 en el esquema de baja visibilidad. El 7/5 se le aplicó el código '-XZ'. Asignado a la Escuadrilla "A", dejó Yeovilton el 9/5 y embarcó en el "Engadine" ese mismo día en Devonport, antes de partir con el buque hacia Ascensión y el Atlántico Sur un día más tarde.

Desembarcó en la FOB de Puerto San Carlos el 9/6 y más tarde operó desde Teal Inlet, Fitzroy y otros sitios, antes de pasar a Navy Point el 25/6. Transferido al Destacamento Islas Falkland del 845 Sqdn el 27/9, quedó con base en Navy Point. Embarcó en el "Astronomer" en las afueras de Puerto Argentino el 6/11/82, para partir hacia el Reino Unido c.14/11. Llegó a Devonport el 3/12 (todavía con el código '-/XZ') y esa misma noche fue descargado en un campo en la entrada Granby Gate del astillero. Trasladado por tierra a Wroughton el 5/12, llegó ahí al día siguiente transferido del 845 Sqdn al Campo Aéreo Naval (RNAY) para su depósito.

XT459 HU.5

El 29/3/82 en el 845 Sqdn en Yeovilton, con el esquema de baja visibilidad y el código '-(Y)B'. Salió de Yeovilton el 6/5 en el Heavylift Belfast G-BEPS para ser llevado a Ascensión; arribó a Wideawake un día después y fue reensamblado por la Naval Party 1222 y probado en vuelo el 9/5. Utilizado temporariamente por la Escuadrilla "D" (Escuadrilla Base de la Isla Ascensión) hasta que fue oficialmente transferido a la Escuadrilla "C" en Wideawake el 13/5 (como uno de los reemplazos del XT464 y XT473, que habían sido abandonados en las Georgias del Sur). Embarcó en el "Tidespring" el 14/5 y salió con el buque hacia la ZET dos días después. El 9/6 embarcó en el "Fort Grange" para ir a San Carlos y bajó en la FOB de Puerto San Carlos el 10/6 para operar desde tierra con otros elementos del 845 Sqdn. Después de la capitulación el 14/6, quedó operando en tierra desde Puerto San Carlos y el hipódromo de Puerto Argentino.

Mientras el Wessex (piloteado por el Lt Manley) aterrizaba en el hipódromo el 24/6, una bolsa de tejido de nylon, volada por el viento provocado por el helicóptero, fue enganchada por una de las hojas del rotor principal. La pala cayó de su altura normal de rotación y cortó el eje de transmisión del rotor trasero. Al caer las otras palas, virtualmente cercenaron el cono de cola del resto del fuselaje.

Cargado por un Chinook del 18 Sqdn en el "Atlantic Causeway" en las afueras de Puerto Argentino el 12/7, partió con el buque hacia el Reino Unido desde San Carlos al día siguiente, para llegar a Devonport el 27/7. Todavía con el código '-(Y)B' (pero dividido en dos secciones) fue descargado el 28/7 y llevado a un campo en Camel's Head (cerca de HMS Drake). Trasladado por tierra a Yeovilton el 29/7, llegó ahí ese mismo día para ser transferido del 845 Sqdn a la NASU.

XT460 HU.5

El 29/3/82 en el 845 Sqdn, con el esquema de baja visibilidad y el código '-(Y)K'. Salió de Yeovilton el 8/4 en el Heavylift Belfast G-BEPE para ser entregado a la Escuadrilla "D" (la Escuadrilla Base de la Isla Ascensión), llegó a Wideawake al día siguiente. Fue reensamblado por la Naval Party 1222 y probado en vuelo el 11/4. Quedó operando con la Escuadrilla Base hasta el 7/5, cuando fue embarcado en el "Intrepid" en las afueras de la isla como aeronave de reemplazo inmediato. Se cree que fue descargado c.30/5 en la FOB de Puerto San Carlos. Fue transferido al 847 Sqdn (posiblemente c.1/6 en Puerto San Carlos) pero retuvo el código '-/(Y)K'. A partir del 25/6 operó desde Navy Point y quedó ahí transferido nuevamente, el 27/6, al Destacamento Islas Falkland del 845 Sqdn. Embarcó en el "Astronomer" en las afueras de Puerto Argentino el 6/11 y partió en el buque hacia el Reino Unido c.14/11/82. Llegó a Devonport el 3/12 (todavía con el código '-/(Y)K') y fue descargado esa noche en un campo en la entrada Granby Gate del astillero. Trasladado por tierra a Yeovilton el 4/12, llegó allí ese mismo día y quedó en el 845 Sqdn.

XT461 HU.5

El 29/3/82 en el 845 Sqdn de Yeovilton con el esquema de baja visibilidad y el código '-(Y)W'. Asignado a la Escuadrilla "E", embarcó en el "Intrepid" el 20/4 para un breve período de pruebas en el mar en las afueras de Portland y retornó a Yeovilton el 22/4. Reembarcó en el "Intrepid" en Bahía Weymouth el 26/4 y ese mismo día partió hacia Ascensión y el Atlántico Sur. Transferido al "Tidepool" (con la Escuadrilla) en Ascensión el 5/5, al día siguiente siguió viaje al sur. Desembarcó en Bahía Ajax el 25/5 antes de ir a la FOB en Old House Creek, San Carlos, el 26/5 y el 30/5 a la FOB de Puerto San Carlos, para operar desde tierra con otros elementos del 845 Sqdn. Quedó en tierra hasta el 12/7/82, cuando embarcó en el "Atlantic Causeway" en las afueras de Puerto Argentino, para partir desde San Carlos hacia el Reino Unido el 13/7 y llegar a Devonport el 27/7. Todavía con el código '-/(Y)W', fue volado a Yeovilton el 28/7 y quedó a cargo del 845 Sqdn.

XT463 HU.5

El 29/3/82 con el 707 Sqdn en Yeovilton con el código 'VL/WZ'. Transferido al 848 Sqdn de Yeovilton el 19/4, dos días después ya había sido pintado en el esquema de baja visibilidad con el código '-/WZ'. Asignado a la Escuadrilla "D", salió de Yeovilton el 24/4 hacia Longroom, Plymouth, para embarcar en el "Atlantic Conveyor", pero tras recibir algunos daños externos, volvió a Yeovilton desde Longroom el 26/4 (después de haber sido reemplazado, el día anterior, por el XT483). Luego de ser sometido a reparaciones, fue transferido al 707 Sqdn el 18/5 (reemplazado en el 848 Sqdn por el XS520) y recodificado '-/ZB'.

Reasignado a la Escuadrilla "D" del 848 Sqdn el 5/6 como reemplazo de las aeronaves perdidas con el "Atlantic Conveyor". Todavía con el código '-ZB', partió de Yeovilton el 6/6 hacia HMS Raleigh (Torpoint) y embarcó en el "Astronomer" en Plymouth Sound el 7/6 antes de partir con el buque hacia el Atlántico Sur al día siguiente. Se cree que quedó a bordo del "Astronomer" despues de que el buque arribó a Puerto Williams el 27/6. Transferido al "Atlantic Causeway" en las afueras de Puerto Argentino c.12/7/82, partió de regreso al Reino Unido en el buque el 13/7, para llegar a Devonport (sin código) el 27/7. Al día siguiente fue descargado y transportado por tierra a Yeovilton el 30/7, llegó ahí ese mismo día, oficialmente transferido del 848 Sqdn al 707 Sqdn.

XT464 HU.5

El 29/3/82 en el 845 Sqdn de Yeovilton, con el esquema de baja visibilidad y el código '-/(Y)F'. El 4/4 fue desarmado para su transporte por aire, al día siguiente partió hacia Ascensión en el "Heavtylift Belfast G-BFYU. Arribó a Wideawake el 6/4 y dos días más tarde fue reensamblado por la Naval Party 1222 y probado en vuelo. Asignado a la Escuadrilla "C" el 10/4, fue volado al "Tidespring" en las afueras de Ascensión el 11/4 y partió ese día hacia las Georgias del Sur.

El 21/4 embarcó en Fuerzas Especiales en el "Antrim" y las llevó al glaciar Fortuna, en las Georgias del Sur, junto con otro Wessex de la Escuadrilla "C" (XT473) y un HAS.3 de la Escuadrilla "Antrim" (XP142). Durante la noche el tiempo desmejoró y se hizo necesario evacuar a las tropas el 22/4 empleando a los mismos tres helicópteros. El XT464 (volado por el Lt Tidd) se estrelló bajo condiciones de "visión blanca" apenas despegó del glaciar, pero no hubo víctimas fatales. La tripulación y los pasajeros fueron transferidos al XT473 y al XP142, y ambos despegaron con éxito. Pero el XT473 golpeó una pequeña colina mientras volaba con "visión blanca" y también quedó tumbado sobre un lado, sin víctimas. El XP142 retornó al "Antrim" y, despues de una mejoría en el tiempo, volvió a recoger al resto de los hombres y llevarlos al "Antrim". El XT464 y el XT473 fueron abandonados en el glaciar.

XT466 HU.5

El 29/3/82 con el 771 Sqdn en Culdrose, con el código 'CU/528'. Transferido al 847 Sqdn el 5/5 y llevado por aire a Yeovilton al día siguiente, sin códigos en el esquema de baja visibilidad (pero con las leyendas ROYAL NAVY en negro). Para el 7/5 había sido condificado '-/XV'. Asignado a la Escua-

drilla "B", fue volado desde Yeovilton hasta HMS Raleigh (Torpoint) el 13/5 y embarcado ese día en el "Atlantic Causeway" en Plymouth Sound, para partir con el buque el 14/5 hacia el Atlántico Sur. Desembarcó en la FOB de Puerto San Carlos el 1/6 y más tarde operó desde Teal Inlet, Fitzroy y otros sitios, antes de pasar a Navy Point el 25/6. Quedó ahí, transferido el 27/9 al Destacamento Islas Falkland del 845 Sqdn. Embarcó en el "Astronomer" en las afueras de Puerto Argentino el 6/11/82 y partió con el buque hacia el Reino Unido c.14/11. Llegó a Devonport el 3/12 (todavía con el código '-XV') y esa noche fue descargado en un campo en la entrada Granby Gate del astillero. Llevado por tierra a Wroughton el 8/12, transferido del 845 Sqdn al Campo Aéreo Naval (RNAY) para una revisación previa a su eventual retorno al servicio.

XT467 HU.5

Llevado por aire desde Culdrose a Wroughton para depósito a largo término el 30/3/82 (codificado 'CU/525', ex 771 Sqdn de Culdrose). Fue devuelto al 771 Sqdn y llevado por tierra a la NASU (Unidad de Apoyo de Aviación Naval) de Culdrose, todavía con ese código, el 10-11/5 para ser puesto nuevamente en condiciones de vuelo. El 2/6 fue llevado en vuelo desde Culdrose a Yeovilton (no llevaba el código 525 pero lo utilizaba como indicativo de llamada), transferido del 771 Sqdn al 848 Sqdn Escuadrilla "D" como reemplazo de las máquinas perdidas con el "Atlantic Conveyor". Para el 6/6 había sido repintado en el esquema de baja visibilidad. Volado ese mismo día desde Yeovilton a HMS Raleigh (Torpoint), todavía sin código. Embarcó en el "Astronomer" en Plymouth Sound el 7/6 y al día siguiente partió con el buque hacia el Atlántico Sur. Llegó a Puerto William el 27/6 y se cree que fue desembarcado en Navy Point c.1/7. Transportado por aire por un Chinook al "Contender Bezant" el 2/9/82 en las afueras de Puerto William (según informes, desde el "Astronomer"), partió con el buque hacia el Reino Unido el 6/9 para llegar a Southampton el 23/9. Todavía sin código fue desembarcado el 24/9 y el mismo día partió por tierra hacia Yeovilton (vía Lee-on-Solent), a donde arribó el 27/9. Ese día fue oficialmente transferido del 846 Sqdn a la NASU.

XT468 HU.5

El 29/3/82 en el 845 Sqdn de Yeovilton, con el esquema de baja visibilidad y el código '-/(Y)D'. Asignado a la Escuadrilla "B", fue desarmado el 3/4 para su transporte por vía aérea. Partió hacia Ascensión el 4/4 a bordo del Heavylift Belfast G-BEPE y llegó a Widewake al día siguiente. Reensamblado por la Naval Party 1222 y probado en vuelo el 7/5 antes de embarcar en el "Fort Austin" ese mismo día. Salió hacia el sur con el buque el 9/4 para encontrarse con el "Endurance". Retornó a Ascención con el buque el 20/4 antes de volver a partir el 23/4 hacia la ZET. Transferido al "Hermes" el 17/5 para dejar lugar a cuatro Sea Kings HAS.5 del 826 Sqdn. Ante la falta de espacio en el "Hermes" (debido a la llegada de Harriers y Sea Harriers adicionales el 18-20/5), voló hasta el "Atlantic Conveyor" el 20/5. Mientras estaba cumpliendo un vuelo de prueba desde el "Atlantic Conveyor" c. 25/5, el buque fue alcanzado por un misil Exocet. Llevó a cabo algunas misiones de rescate antes de dirigirse al "Hermes". El 28/5 fue incorporado a la Escuadrilla "D" del 848 Sqdn en el "Hermes" para cumplir tareas de transporte, pero no resultó totalmente apto para la tarea ya que había sido equipado como helicóptero artillado. Entonces fue transferido al "Atlantic Causeway" el 3/6 en intercambio por el XT471, una máquina del 847 Sqdn Escuadrilla "B". No se conocen más detalles hasta el 11//82, cuando fue llevado por aire al "Atlantic Causeway" en las afueras de Puerto Argentino por un Chinook del 18 Sqdn. Partió hacia el Reino Unido con el buque el 13/7 y llegó a Devonport el 27/7. Todavía con el código '-/(Y)D', fue descargado el 28/7 y llevado por tierra a un campo en Camel's Head (cerca de HMS Drake). El 2/8 fue llevado por ruta a Yeovilton y quedó en el 845 Sqdn.

XT469 HU.5

El 29/3/82 con el 772 Sqdn de Portland, codificado 'PO/624'. Visto sin código en Portland el 4/5. Llevado a Yeovilton el 5/5 para el 847 Sqdn con la escarapela en rojo y azul ya pintadas pero reteniendo el distintivo del 772 Sqdn. Transferido oficialmente al 847 Sqdn el 6/5 un día después ya había recibido la pintura de baja visibilidad y el código '-/XN' (el distintivo había sido tapado con pintura). Asignado a la Escuadrilla "B", fue volado desde Yeovilton a HMS Raleigh (Torpoint) el 13/5 y el mismo día embarcó en el "Atlantic Causeway" en Plymouth Sound, para partir con el buque el 14/5 hacia el Atlántico Sur. Desembarcó en la FOB de Puerto San Carlos el 1/6 y más tarde operó desde Teal Inlet, Fitzroy y otros sitios. Reemplazado por el XT451 (posiblemente c.10/6, en Puerto San Carlos) y probablemente trasladado con los otros helicópteros del Escuadrón a Navy Point el 25/6. Se cree que fue cargado en el "Atlantic Causeway" en las afueras Puerto Argentino c. 12/7/82, para partir con el buque desde San Carlos el 13/7 y llegar a Devonport el 27/7. Todavía con el código '-/XN' (con el distintivo del 772 Sqdn mencionado anteriormente ahora visible), fue descargado el 28/7 en un campo en Camel's Head (cerca de HMS Drake). Llevado por tierra a Culdrose el 31/7, llegó ahí el mismo día. El 1/82 fue oficialmente transferido del 847 Sqdn al 771 Sqdn.

XT471 HU.5

El 29/3/82 con el 771 Sqdn en Culdrose, codificado 'CU/524'. Transferido al 847 Sqdn el 5/5, fue volado desde Culdrose a Yeovilton al día siguiente, sin código en el esquema de baja visibilidad pero con las inscripciones ROYAL NAVY en negro. Para el 7/5 había sido codificado '-/XW'. Asignado a la Escuadrilla "B", fue volado de Yeovilton a HMS Raleigh (Torpoint) el 13/5 para embarcar ese mismo día en el "Atlantic Causeway" en Plymouth Sound y partir el 14/5 hacia el Atlántico Sur. Transferido del "Atlantic Causeway" al "Hermes" el 3/6 para cumplir tareas de transporte (retuvo el código '-/XW') en el 848 Sqdn Escuadrilla "D", como reemplazo del XT468. Quedó en el portaaviones y partió hacia el Reino Unido desde Puerto William al 3/7. Llegó a Portsmouth el 21/7 y fue volado a Yeovilton al día siguiente transferido del 847 Sqdn al 707 Sqdn.

En las Malvinas y en el viaje de regreso al Reino Unido a bordo del "Hermes" fue visto con la leyenda "848 NOMADS" (nómadas) en blanco en el lado derecho bajo la cabina y sobre la puerta.

XT472 HU.5

El 29/3/82 en el 845 Sqdn de Yeovilton, con el esquema de baja visibilidad codificado '-/(Y)M'. Transferido al 847 Sqdn el 11/5 y recodificado como '-/XC'. Asignado a la Escuadrilla "8", fue volado desde Yeovilton HMS Raleight (Torpoint) el 13/5, para embarcar en el "Atlantic Causeway" el Plymouth Sound ese día y salir hacia el Atlántico Sur el 14/5. Desembarcó en la FOB de Puerto San Carlos el 1/6 y más tarde operó desde Teal Inlet, Fitzroy y otros sitios, antes de trasladarse a Navy Point el 25/6. Reembarcó en el "Atlantic Causeway" en las afueras de Puerto Argentino c. 12/7/82 y partió en el buque desde San Carlos al día siguiente, para llegar a Devonport el 27/7. Todavía con el código '-/XC', fue descargado al día siguiente y llevado a un campo en Camel's Head (cerca de HMS Drake). Transferido oficialmente del 847 Sqdn al 845 Sqdn el 28/7, fue llevado por tierra a Yeovilton el 30/7, a donde llegó el mismo día.

XT473 HU.5

El 29/3/82 en el 845 Sqdn de Yeovilton, con el esquema de baja visibilidad codificado '-/(Y)A'. Desarmado el 4/4 para ser transportado por vía aérea, el 5/4 partió hacia Ascensión a bordo del Heavylift Belfast G-BFYU. Llegó a Wideswake el 6/4 y fue reensamblado y probado en vuelo por la Naval Party 1222. Asignado a la Escuadrilla "C" el 10/4, fue volado al "Tidespring" en las afueras de la isla el 11/4 para partir al día siguiente con el buque hacia las Georgias del Sur.

En el "Antrim" embarcó Fuerzas Especiales el 21/4 para transportarlas al glaciar Fortuna, en las Georgias del Sur, junto con otro Wessex de la Escuadrilla "C" (XT464) y un HAS.3 (XP142) de la Escuadrilla "Antrim". Durante la noche el tiempo desmejoró y se hizo necesario evacuar a las tropas el 22/4, utilizando para ello a los tres mismos helicópteros. El XT464 se estrelló bajo condiciones de "visión blanca" casi inmediatamente después de su despegue del glaciar y quedó volcado sobre un lado, sin víctimas fatales. La tripulación y los pasajeros fueron transferidos al XT473 y XP142, los cuales despegaron con éxito, pero el XT473 (piloteado por el Lt Georgeson) golpeó una pequeña colina cuando volaba con "visión blanca" y cayó sobre un costado en el glaciar pero sin que se perdieran vidas. El XP142 volvió al "Antrim" y, después de una mejora en el tiempo, volvió para recoger al resto del personal y llevarlo al buque. El XT473 y el XT464 quedaron abandonados en el glaciar.

XT475 HU.5

El 29/3/82 en depósito en Wroughton (con el código 'VL/WN', ex 707 Sqdn de Yeovilton). Transferido a la NASU Yeovilton el 23/4, llegó ahí el 29/4. Asignado al 847 Sqdn el 11/5, para cuando ya había sido pintado en el esquema de baja visibilidad y codificado '-/XG'. Asignado a la Escuadrilla "B", fue volado desde Yeovilton a HMS Raleigh (Torpoint) el 13/5, para embarcar ese día en el "Atlantic Causeway" en Plymouth Sound antes de partir el 14/5 hacia el Atlántico Sur. Desembarcado en la FOB de Puerto San Carlos el 1/6, más tarde operó desde Teal Inlet, Fitzroy y otros sitios, antes de trasladarse a Navy Point el 25/6. Quedó en Navy Point transferido del 847 Sqdn al Destacamento Islas Falkland del 845 Sqdn el 27/9. Embarcó en el "Astronomer" en las afueras de Puerto Argentino para el 6/11/82 y partió con el buque hacia el Reino Unido c.14/11. Llegó a Devonport el 3/12 (todavía con el código '-/XG') y fue desembarcado esa noche en un campo en la entrada Granby Gate del astillero. Aunque fue oficialmente transferido del 845 Sqdn a la NASU Yeovilton el 3/12, recién al día siguiente fue llevado por tierra a su nuevo destino.

XT476 HU.5

El 29/3/82 con el 707 Sqdn de Yeovilton, codificado 'VL/WS'. Transferido al 848 Sqdn el 19/4, las letras 'WS' fueron sobrepintadas en negro ese mismo día. Para el 21/4 ya había sido repintado totalmente en el esquema de baja visibilidad con el código '-/WS'. Asignado a la Escuadrilla "D", fue volado desde Yeovilton a Longroom, Plymouth, el 24/4, para embarcar al día siguiente en el "Atlantic Conveyor" en Plymouth Sound y partir hacia Ascensión y el Atlántico Sur.

El 25/5, mientras el buque se encontraba unas 90 millas al noreste de Puerto Argentino (en la posición 50°37'S 56° 10'W) en camino hacia el estrecho San Carlos, el "Atlantic Conveyor" fue alcanzado por un misil Exocet (uno de los dos lanzados por una pareja de Super Etendards de la 2 Escuadrilla) y se incendió. El Wessex fue consumido por el fuego y sus restos se hundieron con el buque el 30/5.

XT480 HU.5

El 29/3/82 en el 772 Sqdn de Portland con el código 'PO/621' y visto ahí como tal el 4/5. Trasladado a Yeovilton el 5/5 (con las escarapelas en rojo y azul ya aplicadas) antes de su transferencia oficial al 847 Sqdn el 6/5. Al día siguiente se aplicó el esquema de baja visibilidad y el código '-/XQ'. Asignado a la Escuadrilla "B", fue volado de Yeovilton a HMS Raleigh (Torpoint) el 13/5, para embarcar en el "Atlantic Causeway" ese día en Plymouth Sound y partir el 14/5 hacia el Atlántico Sur. Desembarcó en la FOB de Puerto San Carlos el 1/6 y más tarde operó desde Teal Inlet y Fitzroy.

Tripulado por el Lt Hughes y el CPOACMN Tuttey, participó directamente en el rescate y evacuación de personal del incendiado "Sir Galahad",

el 8/6 en Puerto Pleasant.

Mientras operaba cerca de Bluff Cove el 11/6, sufrió averías leves por esquirlas de una bomba de mortero que explotó a poca distancia. El helicóptero siguió en servicio.

Se trasladó con el escuadrón a Navy Point el 25/6/82 antes de ser cargado en el "Atlantic Causeway" en las afueras de Puerto Argentino c.12/7. Partió con el buque desde San Carlos el 13/7 y llegó a Devonport el 27/7. Todavía con el código '-/XQ', fue descargado el 28/7 en un campo en Camel's Head (cerca de HMS Drake). Llevado por tierra a Culdrose el 29/7, a donde llegó el mismo día. Transferido oficialmente del 847 Sqdn al 771 Sqdn de Culdrose el 1/8/82.

XT481 HU.5

El 29/3/82 en el 845 Sqdn de Yeovilton, con el esquema de baja visibilidad codificado '-/(Y)E'. Transferido al 707 Sqdn el 19/5, para el 21/5 había sido recodificado como '-/ZE'. Reasignado al 848 Sqdn Escuadrilla "D" el 2/6 como reemplazo de las máquinas perdidas con el "Atlantic Conveyor". Fue volado desde Yeovilton a HMS Raleigh (Torpoint) el 6/6 y al día siguiente embarcó en el "Astronomer" en Plymouth Sound para partir el 8/6 hacia el Atlántico Sur (todavía con el código '-/ZE'). Llegó a Puerto William el 27/6 y se cree que fue desembarcado en Navy Point c.1/7 transferido al 847 Sqdn y reemplazando al XS479 como '-/XF'. Visto como tal en la RAF Stanley (denominación británica del aeródromo de Puerto Argentino) el 15-21/8/82. Quedó en Navy Point cuando fue transferido al Destacamento Islas Falkland del 845 Sqdn el 27/9. Embarcó en el "Astronomer" en las afueras de Puerto Argentino para el 6/11/82 y partió con el buque hacia el Reino Unido c.14/11. Arribó a Devonport el 3/12 (todavía con el código '-/XF') y fue descargado esa noche en un campo en la entrada Granby Gate del astillero. Trasladado por tierra a Yeovilton el 5/12, donde fue transferido ese mismo día del 845 Sqdn a la NASU.

XT482 HU.5

El 29/3/82 en la NASU de Yeovilton (ex 'CU/527' del 771 Sqdn de Culdrose). Transferido al 707 Sqdn de Yeovilton el 26/4 antes de unirse al recién formado 848 Sqdn el 27/4. Ese día se le completó el esquema de baja visibilidad y fue codificado '-/WL'. Esa identificación tuvo corta vida ya que el 6/5 fue transferido al 847 Sqdn y recodificado '-/XL'. Asignado a la Escuadrilla "A", partió de Yeovilton el 9/5 para embarcar en el "Engadine" en Devonport ese mismo día y partir hacia Ascensión y el Atlántico Sur el 10/5. Desembarcó en la FOB de Puerto San Carlos el 9/6 y más tarde operó desde Teal Inlet, Fitzroy y otros sitios, antes de trasladarse a Navy Point el 25/6/82. Quedó ahí transferido al destacamento Islas Falkland del 845 Sqdn el 27/9. Embarcó en el "Astronomer" en las afueras de Puerto Argentino para el 6/11 y partió hacia el Reino Unido c.14/11. Llegó a Devonport el 3/12 (todavía con el código '-/XL') y esa noche fue descargado en un campo en la entrada Granby Gate del astillero. El 4/12/82 fue llevado por tierra a Yeovilton, transferido ese mismo día del 845 Sqdn al 707 Sqdn.

XT483 HU.5

El 29/3/82 en el 707 Sqdn de Yeovilton codificado 'VL/WU'. Transferido al 848 Sqdn el 19/4 con el esquema de baja visiodificado '-/(W)U' en negro. Para el 23/4 había sido recodificado como '-/WU. Asignado a la Escuadrilla "D", fue volado de Yeovilton a Longroom, Plymouth, el 25/4 (ver XT463). Embarcó en el "Atlantic Conveyor" en Plymouth Sound el 25/4 y el mismo día partió con rumbo a Ascensión y el Atlántico Sur. Visto en Wideawake el 2/5 en tareas de transporte.

El 25/5, mientras el buque se encontraba unas 90 millas al noreste de Puerto Argentino (en la posición 50° 37'S 56° 10'W) en camino hacia el Estrecho San Carlos, el "Atlantic Conveyor" fue alcanzado por un misil Exocet (uno de los dos lanzados por una pareja de Super Etendards de la 2 Escuadrilla) y se incendió. El Wessex fue consumido por las llamas y sus restos se hundieron con el buque el 30/5.

XT484 HU.5

El 29/3/82 en el 845 Sqdn de Yeovilton con el esquema de baja visibilidad y el código '-/(Y)H'. Fue asignado a la Escuadrilla "A" y salió de Yeovilton el 3/4 hacia Rosyth, para embarcar en el "Resource" y partir con el buque hacia Ascensión y el Atlántico Sur el 6/4. Fue volado a Yeovilton para recibir algunas modificaciones el 7/4 mientras el buque pasaba por el Canal Inglés. Volvió el mismo día vía Culdrose. Desembarcó en la FOB de Old House Creek, en San Carlos, el 24/5 y el 30/5 pasó a la FOB de Puerto San Carlos.

Justo antes del amanecer del 11/6, despegó de la FOB de Teal Inlet armado con dos miles AS.12, con el objetivo de atacar el Town Hall de Puerto Argentino. El piloto (Lt Manley) ubicó al Wessex en el lado sur de Beagle Ridge unas tres millas al noroeste del Town Hall. Mientras permanecía en vuelo estacionario a 200 pies, el apuntador del misil (POACMN Balls) disparó el primer AS.12, que erró por poco al blanco e impactó en la cercana estación de policía destrozando su techo. El cable de control del segundo misil se enganchó y así cayó en el agua a poca distancia del buque hospital argentino "Bahía Paraíso", ubicado junto a un muelle. El Wessex retornó a salvo a Teal Inlet a pesar del fuego antiaéreo. Operó desde Puerto San Carlos y una nueva FOB en el hipódromo de Puerto Argentino hasta que fue reembarcado en el "Resource" en las afueras de Puerto Argentino el 24/6/82 para retornar al Reino Unido vía Georgias del Sur. Todavía con el código '-(Y)H', desembarcó en Yeovilton (vía Culdrose) el 19/7 antes de que el buque arribara a Devonport más tarde ese día.

XT486 HU.5

El 29/3/82 en el 772 Sqdn de Portland con el código 'PO/623'. Visitó Northolt el 4/5 sin código pero utilizando como indicativo de llamada el (623). Trasladado a Yeovilton el 5/5 (con las escarapelas en rojo y azul ya aplicadas) un día antes de su transferencia oficial al 847 Sqdn. El repintado fue terminado en Yeovilton y para el 7/5 ya tenía el esquema de baja visibilidad completo codificado '-/XR'. Fue asignado a la Escuadrilla "B" y volado desde Yeovilton a HYMS Raleigh (Torpoint) el 13/5, para embarcar ese día en el "Atlantic Causeway" en Plymouth Sound y partir el 14/5 hacia el Atlántico Sur. Quedó en el "Atlantic Causeway" después que la mayoría de las aeronaves de la Escuadrilla "B" desembarcará en la FOB de Puerto San Carlos el 1/6. Asignado al "Tidepool" el 10/6 para ser operado por el 848 Sqdn Escuadrilla "D" en tareas de transporte en el TRALA (Area de Remolque, Reparaciones y Logística). Partió ese día y, vía el "Fort Grange", finalmente llegó al "Tidepool" el 11/6 (mantuvo el código '-/XR'). Entre el 11 y el 14/6 cumplió misiones de transporte en el TRALA. Destacado al "Glamorgan" el 14/6 para recoger cargas lanzadas en vuelo ya que el Wessex HAS.3 (XM837) de la Escuadrilla "Glamorgan" había resultado destruido el 12/6. El 14/6 intentó volver al "Tidepool" pero tuvo que desistir debido a las malas condiciones del tiempo. Tuvo que ser dejado en cubierta ya que el dañado hangar del buque todavía no podía ser usado. Esto resultó en que sufriera serios daños durante una muy fuerte tormenta el 15/6 (con dos palas del rotor principal rotas, la cabeza del rotor averiada y el neumático de la rueda principal estropeado). Quedó a bordo del buque cuando llegó a San Carlos el 18/6. Llevado por aire a tierra a la FOB de Puerto San Carlos el 19/6 por el Chinook HC.1 ZA705 del 18 Sqdn.

Partió con el "Atlantic Causeway" hacia el Reino Unido (ya fuera de Puerto Argentino el 12/7 o de San Carlos el 13/7) y llegó a Devonport el 27/7. Todavía con el código '-/XR', fue descargado el 28/7 y llevado a un campo en Camel's Head (cerca de HMS Drake). Trasladado por tierra a Culdrose el 1/8/82, donde ese mismo día fue transferido oficialmente del 847 Sqdn al 771 Sqdn.

XT755 HU.5

El 29/3/82 en el 771 Sqdn de Culdrose codificado 'CU/523'. Transferido al 847 Sqdn el 6/5 y llevado a Yeovilton el mismo día, sin código en el esquema de baja visibilidad (reteniendo las inscripciones ROYAL NAVY en negro). Para el 7/5 había sido codificado '-/XX'. Asignado a la Escuadrilla "B" y volado desde Yeovilton a HMS Raleigh (Torpoint) el 13/5, para embarcar ese día en el "Atlantic Causeway" en Plymouth Sound y salir hacia el Atlántico Sur el 14/5. Desembarcó en la FOB de Puerto San Carlos el 1/6, más tarde operó desde Teal Inlet, Fitzroy (al menos desde el 11-14/6) y otros sitios antes de pasar a Navy Point el 25/6. Transferido al "Engadine" el 5/7/82 antes de que el buque partiera desde Puerto William el 7/7 hacia el Reino Unido (después de una breve escala en San Carlos ese día), llegó a Devonport el 30/7. Todavía con el código '-/XX', fue volado ese día a la NASU de Yeovilton transferido del 847 Sqdn.

XT576 HU.5

El 29/3/82 en el 707 Sqdn de Yeovilton con el código 'VL/WM'. Transferido al 848 Sqdn Escuadrilla "A" el 19/4 en el esquema de baja visibilidad y codificado '-/WM'. Partió ese día para embarcar en el "Regent" en Plymouth Sound y salir más tarde hacia Ascensión y el Atlántico Sur. Visto en Wideawake el 1/5 en tareas de transporte, un día después siguió viaje hacia el sur con el buque. Quedó embarcado en el "Regent" durante y después del conflicto. Dejó la Zona de Protección de las Islas Malvinas hacia el Reino Unido con el buque el 24/8/82 y fue volado a Yeovilton el 12/9 (todavía con el código '-/WM') transferido del 848 Sqdn a la NASU. El "Rosyth" continuó viaje a Rosyth y llegó ahí el 15/9.

XT757 HU.5

El 29/3/82 en la NATIU (Unidad Instalación de Ensayos de Aviación Naval) de Lee-on-Solent (sin código). Transferido al 707 Sqdn el 30/4, fue volado a Yeovilton el 7/5 donde inmediatamente se unió al 847 Sqdn. Para el 11/5 estaba con el esquema de baja visibilidad y el código '-/XH'. Fue asignado a la Escuadrilla "B" y volado desde Yeovilton a HMS Raleigh (Torpoint) el 13/5, para embarcar ese día en el "Atlantic Causeway" en Plymouth Sound y salir con el buque hacia el Atlántico Sur el 14/5. Desembarcó el 1/6 en la FOB de Puerto San Carlos, más tarde operó desde Teal Inlet, Fitzroy y otros sitios, antes de trasladarse a Navy Point el 25/6. Cargado en el "Atlantic Causeway" en las afueras de Puerto Argentino c.12/7/82, partió con el buque desde San Carlos el 13/7 y llegó a Devonport el 27/7. Todavía con el código '-/XH', fue descargado el 28/7 y llevado a un campo en Camel's Head (cerca de HMS Drake). Oficialmente transferido del 847 Sqdn a la NASU de Yeovilton el 28/7, fue llevado por tierra el 2/8/82 y llegó el mismo día.

XT759 HU.5

El 29/3/82 en el 771 Sqdn de Culdrose codificado 'CU/529', transferido al 847 Sqdn el 5/5, fue llevado a Yeovilton al día siguiente, sin código en el esquema de baja visibilidad (reteniendo las inscripciones ROYAL NAVY en negro). Para el 7/5 había sido codificado '-/XY'. Fue asignado a la Escuadrilla "B" y volado desde Yeovilton a HMS Raleigh (Torpoint) el 13/5, para embarcar ese día en el "Atlantic Causeway" en Plymouth Sound y partir rumbo al Atlántico Sur el 14/5. Desembarcó el 1/6 en la FOB de Puerto San Carlos, más tarde operó desde Teal Inlet, Fitzroy y otros sitios, antes de pasar a Navy Point el 25/6. Permaneció en Navy Point transferido al Destacamento Islas Falkland del 845 Sqdn el 27/9. Embarcó en el "Astronomer" en las afueras de Puerto Argentino para el 6/11/82 y partió con el buque hacia el Reino Unido c. 14/11. Llegó a Devonport el 3/12 (todavía codificado '-/XY'), fue descargado esa noche en un campo en la entrada Granby Gate del astillero. Llevado por tierra a Wroughton el 8/12/82, donde fue transferido ese día del 845 Sqdn al RNAY (Campo Aéreo de la Marina Real) para revisación y un posible retorno al servicio. Visto en depósito en Wroughton el 2/2/84 con un motivo tipo "dibujo animado" aplicado en la

puerta del fuselaje del lado derecho cerca de la cabina. Consistía en un pájaro "Buzby" (tomado de la televisión británica, donde aparecía en la publicidad de una empresa telefónica) en rojo y amarillo agarrando con sus patas un vibrador, con la leyenda "Heard any good Buzzes?" (¿Escuchó algunos buenos 'buzzes'?) ("Buzz", en el lenguaje de la Royal Navy significa un rumor). A su lado, alguien escribió: 848 "C" FLT.ZAP!

XT760 HU.5
Desplegado después del 14/6/82

El 29/3 en Fleetlands (sin código) sometido a revisión total. Asignado al 707 Sqdn el 3/5, fue volado a Yeovilton el 19/5, sin código en el esquema de baja visibilidad. Transferido al 848 Sqdn el 21/5 y codificado '-/WV' el 23/5 (en reemplazo del XS517). Asignado a la Escuadrilla "C" para prestar servicio a bordo del "Olwen". La Escuadrilla se había formado el 19/4, aunque entonces el buque estaba en reparación en Gibraltar y no volvió a Devonport hasta el 10/6. Finalmente salió de Yeovilton hacia HMS Drake (Plymouth) el 16/6 y embarcó ése día en el "Olwen" poco después de que zarpara de Devonport para realizar operaciones en el área de Portland antes de poner proa rumbo a Ascensión y el Atlántico Sur el 18/6. Entre el 1 y el 9/7 quedó basado en Wideswake para asistir a la sobrecargada Escuadrilla "D" del 845 Sqdn y transportar tropas de los buques a tierra. Durante agosto y setiembre de 1982 fue destacado a tierra en las Malvinas en muchas ocasiones, antes de ser transferido al "Fort Austin" con la Escuadrilla "C" del 848 Sqdn el 27/9 ya que el "Olwen" retornaba al Reino Unido. La Escuadrilla se disolvió el 16/10/82 con la transferencia del helicóptero, ese día, a un destacamento del 845 Sqdn en el "Illustrious". Abandonó la Zona de Protección de las Malvinas con el portaaviones el 21/10 rumbo al Reino Unido (vía Estados Unidos) y fue volado a Yeovilton el 7/12 (todavía con el código '-/WV') antes de que el buque atracara en Portsmouth un día después. Quedó con el 845 Sqdn.

XT761 HU.5

El 29/3/82 en el 771 Sqdn de Culdrose, codificado 'CU/521'. Transferido al 847 Sqdn el 6/5, fue trasladado ese día a Yeovilton sin código en el esquema de baja visibilidad (pero reteniendo las leyendas ROYAL NAVY en negro). Trasnferido el 845 Sqdn el 7/5 y preparado para su transporte por vía aérea a Ascensión asignado a la Escuadrilla "D" (la Escuadrilla Base de la Isla Ascensión).

Partió de Yeovilton el 9/5 en el Heavylift Belfast G-BEPS y llegó a Wideawake el 12/5, donde fue reensamblado por la Naval Party 1222 y sometido a pruebas en vuelo. El 18/9 todavía en la Escuadrilla sin código, pero para el 16/12/82 había sido identificado como '-YP' (en negro). Visto en setiembre de 1983 con inscripciones ROYAL NAVY de dimensiones reducidas y en blanco (todavía con el código '-/YP') y sin el número de serie, al menos en el lado izquierdo. Volvió a Yeovilton el 19/12/83 en el Heavylift Belfast G-BEPE.

XT764 HU.5

El 29/3/82 en el Equipo de Presentación de Escuelas de la Royal Navy del 707 Sqdn, en Yeovilton, exhibiendo el código '-/RN'. Repintado en el esquema de baja visibilidad el 4/5, al otro día había recibido el código '-/XM' antes de su transferencia al 847 Sqdn el 6/5. Fue asignado a la Escuadrilla "A" y partió de Yeovilton el 9/5 para embarcar en el "Engadine" ese día en Devonport y partir con el buque el 10/5. Arribó a Gibraltar el 15/5 con el Wessex parcialmente fuera de servicio. Fue volado a tierra en Ascensión el 25/5 transferido al 845 Sqdn Escuadrilla "D" (en intercambio por el XS491 de esa Escuadrilla). Visto en Ascensión el 16/6 todavía con el código '-/XM'. Sin embargo, el 11/8 y el 18/9/82 fue visto sin código. Para el 16/12/82 estaba sin números de serie pero codificado '-/YG' (en negro) y así seguía en enero de 1984. Visto nuevamente el 1/9/84 con el código '-/(Y)G' y todavía sin números de serie. Embarcó en el "Sir Percivale" en Ascensión el 18/5/85 para volver al Reino Unido y desembarcó en Yeovilton desde Marchwood (Southampton) c.11/6/85.

XT765 HU.5

El 29/3/82 en el 845 Sqdn de Yeovilton en el esquema de baja visibilidad y con el código '-/(Y)S'. Asignado a la Escuadrilla "B", fue preparado para su transporte por vía aérea el 3/4 y salió para Ascensión el 4/4 en el Heavylifgt Belfast G-BEPE, que llegó a Hideawake un día después. Fue reensamblado y probado en vuelo por la Naval Party 1222 el 7/4, antes de embarcar en el "Fort Austin" al día siguiente y a partir con el buque hacia el sur el 9/4 para encontrarse con el "Endurance". Retornó a Ascensión con el buque el 20/4 y volvió a partir tres días después hacia la ZET.

Destacado al "Invincible" el 9/5 para dejar lugar para otro Lynx. Transferido al "Atlantic Conveyor" para depósito temporario el 19/5 (liberando espacio en el portaaviones para Sea Harriers adicionales). El 21/5 fue destacado al "Stromness" como helicóptero armado y fue volado a Bahía Ajax el 22/5 en apoyo del 45 Cdo. El 26/5 se trasladó a la FOB del 845 Sqdn en Old House Creek en la margen oriental en la Bahía San Carlos. Embarcó en el "Fearless" el 27/5 para encontrarse con el "Antrim" en el este (fuera de la ZET). Volvió a San Carlos con el "Fearless" el 30/5 y desembarcó ese día en la FOB de Puerto San Carlos. Se cree que fue destacado a la FOB del hipódromo de Puerto Argentino desde el 15/6 hasta que fue embarcado en el "Hermes" el 3/7 (uniéndose al XT450 de la Escuadrilla "C"). Partió de Puerto William con el portaaviones ese día rumbo al Reino Unido y llegó a Portsmouth el 21/7. Fue volado a Yeovilton el 22/7 (todavía con el código '-(Y)S') y quedó en el 845 Sqdn.

XT766 HU.5

El 29/3/82 con el 772 Sqdn en Portland, codificado 'PO/622'. Visto sin código en Portland el 4/5. Llevado a Yeovilton el 5/5 en transferencia al 847 Sqdn (las escarapelas en rojo y azul ya habían sido aplicadas en Portland), la pintura en el esquema de baja visibilidad fue terminada ahí más tarde ese día y se le aplicó el código '-/XS'. Fue asignado a la Escuadrilla "B" y volado desde Yeovilton a HMS Raleigh (Torpoint) el 13/5, para embarcar ese día en el "Atlantic Causeway" en Plymouth Sound y partir el 14/5 hacia el Atlántico Sur. Desembarcó en la FOB de Puerto San Carlos el 1/6 y más tarde operó desde Teal Inlet, Fitzroy y otros sitios, antes de trasladarse a Navy Point el 25/6. Cargado en el "Atlantic Causeway" en las afueras de Puerto Argentino c.12/7, partió con el buque desde San Carlos el 13/7 para llegar a Devonport el 27/7. Todavía codificado '-/XS', fue desembarcado el 28/7 y transportado a un campo en Camel's Head (cerca de HMS Drake). Trasladado por tierra a Culdrose el 31/7 llegó ahí el mismo día. Transferido oficialmente del 847 Sqdn al 771 Sqdn en Culdrose el 1/8/82.

XT771 HU.5

El 29/3/82 con el 707 Sqdn de Yeovilton, codificado 'VL/WR'. Transferido al 848 Sqdn el 19/4, para el 21/4 había sido pintado en el esquema de baja visibilidad y codificado '-/WR'. Fue asignado a la Escuadrilla "D" y volado desde Yeovilton a Longroom, Plymouth, el 24/4 para embarcar en el "Atlantic Conveyor". Debido a la necesidad de efectuar reparaciones menores, volvió a Yeovilton desde Longroom ese día. Su reemplazo (XS512) fue enviado el mismo día a Longroom. Después de ser reparado, el XT771 fue reasignado a la Escuadrilla "B" (a partir del 29/4) y embarcó en el "Olna" en Spithead desde Yeovilton el 10/5. Ese mismo día partió con el buque rumbo al Atlántico Sur. Quedó en el "Olna" hasta que volvió al Reino Unido y desembarcó en Yeovilton el 16/9/82 antes de que el buque atracara en Portsmouth el 17/9. Fue volado a Portland desde Yeovilton el 17/9 transferido al 772 Sqdn (todavía codificado '-/WR').

XT773 HU.5

El 29/3/82 en el 772 Sqdn de Portland, codificado 'PO/620'. Visto ahí sin código el 4/5. Trasladado a Yeovilton el 5/5 en transferencia al 847 Sqdn (las escarapelas en rojo y azul ya habían sido aplicadas en Portland). La pintura en el esquema de baja visibilidad con el código '-/XT' fue completada el 6/5. Fue asignado a la Escuadrilla "B" y volado desde Yeovilton a HMS Raleight (Torpoint) el 15/5, para embarcar ese día en el "Atlantic Causeway" en Plymouth Sound y salir hacia el Atlántico Sur el 14/5. Desembarcó en la FOB de Puerto San Carlos el 1/6 y más tarde operó desde Teal Inlet, Fitzroy y otros sitios, antes de pasar a Navy Point el 25/6/82. Según informes, fue volado al "Contender Bezant" en las afueras de Puerto William el 2/9 (supuestamente desde el "Astronomer") y partió con el buque hacia el Reino Unido el 6/9, para llegar a Southampton el 23/9. Todavía con el código '-/XT', para el 24/9 había sido descargado y ese día fue llevado por tierra a Yeovilton (vía Lee-on-Solent), a donde arribó el 27/9/82. Oficialmente transferido en esa fecha del 847 Sqdn a la NASU.



Espejado en un charco de agua creado por los bomberos locales en Wideawake, Isla Ascensión, el 5.5.82 fue fotografiado este Wessex HU.5 (el XS512 '-/WT'). Veinte días después éste y cinco otros helicópteros del mismo Escuadrón 848 irían a parar al fondo del Atlántico Sur. Se perdieron con el "Atlantic Conveyor", hundido el 25.5.82 en un ataque con Exocet llevado a cabo por aviones Super Etendard de la 2ª Escuadrilla Aeronaval de Caza y Ataque de la Armada Argentina. (Mel James)

WASP



ESCUADRON AERONAVAL 829

En el momento del desembarco argentino en Malvinas el Escuadrón 829, al mando del capitán de corbeta M. J. Mullane, todavía operaba un considerable número de escuadrillas de buques desde la base de Portland. Los últimos años de la década del 70 y los primeros de la del 80 habían visto el gradual retiro de los HAS.1 Wasp en servicio, en favor de los Lynx HAS.2 y para marzo de 1982 sólo dos escuadrillas de buques conservaban a los Wasps, dentro del Escuadrón 829. Estos barcos eran los viejos de la clase ''Leander'' del 1er. Escuadrón de Fragatas y los tipo 21, clase ''Rothesay'' del 6º Escuadrón. Casi todos los buques de la clase ''Leander'' Broadbeam estaban siendo convertidos para la utilización de misiles Seawolf/Exocet y sus escuadrillas reequipadas con los Lynx Has.2 del Escuadrón 815. Otra fragata, la ''Active'' del tipo 21, del 4º Escuadrón, era la única de su clase que no tenía una escuadrilla equipado con Lynx, mientras que otros cinco buques continuaban operando sus escuadrillas con Wasps. Se trataba de cuatro naves de investigación científica y del navío polar ''Endurance'', este último realizando lo que se consideraba iba a ser su último viaje al Atlántico Sur. El Escuadrón también operaba una importante Escuadrilla del Cuartel General.

Sin embargo, lo mismo que en el caso del Escuadrón 815, las escuadrillas del 829 equipadas con HAS.1 Wasps se encontraban desplegadas en los cuatro puntos cardinales, en cumplimiento de operaciones de tiempos de paz asumidas por la Marina Real. Siete fragatas se encontraban participando en marzo en el operativo ''Springtrain'': ''Ariadne'', ''Aurora'', ''Dido'', ''Euryalus'', ''Plymouth'', ''Rhyl'' y ''Yarmouth''. A éstas se les había unido la ''Active'' que venía de regreso de la patrulla en el Golfo Pérsico. La ''Achille'' y la ''Ajax'' participaban en el ejercicio ''Caribtrain'' 82, mientras que la ''Bacchante'' y la ''Diomede'' habían tomado parte en el ejercicio ''Alloy Express'', frente a las costas de Noruega. En realidad la ''Bacchante'' debía ser transferida ese mismo año a la Marina de Nueva Zelanda. Otras fragatas, que se encontraban operando en aguas británicas, eran las ''Apollo'', ''Arethusa'', ''Leander'', ''Naiad'' y ''Rothesay'', mientras que la escuadrilla de la ''Galatea'' iba a recibir una nueva asignación, después de que el buque fuese reacondicionado en Gibraltar en mayo. De los barcos de investigación científica, el ''Hecla'' y el ''Herald'' se encontraban desplegados en cumplimiento de una misión de la que hacía poco había regresado el ''Hydra'', mientras que el ''Hecate'' estaba siendo objeto de tareas de mantenimiento.

En ese momento el esquema de color comúnmente aplicado a los Wasps era el azul/gris de la RAF, con inscripciones en blanco, así como los números de código y escarapelas de la clase ''D''. La sola excepción eran los dos aparatos de la escuadrilla del ''Endurance'', que tenían una escarapela en rojo en la parte anterior del fuselaje, en la cola y en los flotadores, para hacerlos más visibles en el paisaje del Antártico. Sin embargo ambos habían sido pintados con un esquema de camuflaje (pero sin números de código) aun antes del 29 de marzo. (Se pueden encontrar más detalles en la nota sobre la escuadrilla del ''Endurance''.)

Los Wasps HAS.1 asignado al escuadrón el 29 de mayo eran los siguientes:

Escuadrilla del Cuartel General

XT784 ''-/600''	XZ783 ''-/604''	XZ793 ''-/610''
XV626 ''-/601''	XT795 ''-/605''	XT430
XT427 ''602''	XS529 ''-/606''	''-/611''XT423
XT790 ''-/603''	XV636 ''-/607''	''-/612''

XT 432 ''HT/414'' (ex-escuadrilla ''Hecate'')
XT420 sin código (reserva)

Pintado con un esquema de colores tipo cebra, se ve al XS539, (435), uno de los dos Wasp HAS.1 del Escuadrón 829 pertenecientes al "Endurance". La foto fue tomada sobre una plataforma de cemento junto a la vieja estación ballenera de Grytviken, Georgias del Sur, el 28.5.82. Al fondo y medio perdido en la bruma, se ve al "Canberra" que más tarde ese día partió hacia San Carlos transportando a hombres y elementos de la 5ª Brigada. (Ministerio de Defensa Británico)



Escuadrillas de los Buques

Una escuadrilla consistía usualmente en un helicóptero y su personal. Tanto por razones administrativas como operacionales a cada escuadrilla se le adjudicó un número de tres dígitos (comenzando con "0") que normalmente se hallaba asociado con un determinado buque.

"Achilles"	Escuadrilla 043	XV638	"AC/430"
"Active"	Escuadrilla 035	XT779	"-/322"
"Ajax"	Escuadrilla 020	XT791	"-/421"
"Apollo"	Escuadrilla 041	XS567	"AP/470"
"Arethusa"	Escuadrilla 022	XT437	"-/426"
"Ariadne"	Escuadrilla 023	XT426	"AE/455"
"Aurora"	Escuadrilla 030	XT443	"AU/422"
"Bacchante"	Escuadrilla 052	XS538	"-/425"
"Dido"	Escuadrilla 055	XT786	"-/473"
"Diomede"	Escuadrilla 021	XV634	"-/423"
"Endurance"	Escuadrilla 001	XS527	(434)
		XS539	(435)
"Euryalus"	Escuadrilla 044	XT421	"EU/433"
"Herald"	Escuadrilla 010	XT794	"-/325"
"Hydra"	Escuadrilla 011	XS568	"-/415"
"Leander"	Escuadrilla 034	XT415	"-/476"
"Naiad"	Escuadrilla 045	XT782	"-/324"
"Plymouth"	Escuadrilla 027	XT429	"-/445"
"Rhyl"	Escuadrilla 026	XT439	"-/446"
"Rothesay"	Escuadrilla 024	XT785	"RO/462"
"Yarmouth"	Escuadrilla 032	XV624	"-/456"

Para esas escuadrillas desplegadas en el Atlántico Sur, la orden de "diluir" las inscripciones en blanco dio como resultado que todas fueran cubiertas por una capa de azul/gris RAF o negra, los números de código en negro (en algunos casos) y las escarapelas con el esquema de baja visibilidad rojo/azul. Algunas escuadrillas utilizaron pintura negra resistente al calor para los escapes, pero no todos los buques tenían ese tipo de pintura, así que los tubos permanecieron niquelados.

En esas circunstancias sólo tres fragatas tipo 21 y tres de los buques de investigación se unieron al "Endurance" en el Atlántico Sur. Al partir la Fuerza de Tareas se hizo evidente que las fragatas más viejas deberían quedar como reserva o bien desplegadas para cumplir con las misiones de tiempo de paz que habían abandonado los buques que se dirigían al Atlántico Sur. En realidad como resultado del conflicto, el Escuadrón 829 experimentó la reorganización de seis escuadrillas debido al retorno a la actividad de barcos que habían permanecido largo tiempo en reserva. Las fragatas "Berwick", "Falmouth", "Ghurka", "Tartar" y "Zulú" fueron reactivadas, mientras la "Lowestoft" dejó de operar como buque de pruebas, recuperando una vez más su escuadrilla. Para aumentar el complemento del Escuadrón en materia de Wasps HAS.1, el XS541 "-/(8)95" fue transferida de la escuadrilla que se hallaba en Dartmouth a la del Cuartel General, en Portland, el 14 de mayo.

Las fragatas equipadas con Wasps desplegadas en el Atlántico Sur eran la "Active", "Plymouth" y "Yarmouth". Fueron seguidas por los buques de investigación "Hecla", "Herald" e "Hydra" después de ser convertidos en barcos hospitales, con sus respectivos Wasps con cruces rojas y luces de posición azules en vez de rojas, de acuerdo con la Convención de Ginebra. Las cruces rojas sobre fondo blanco pintadas en la nariz, a ambos lados del fuselaje, en la parte inferior y arriba del estabilizador. No llevaban número de código, aunque permanecían asignados, pero el Wasps de la escuadrilla del "Herald" (por lo menos) tenía la inscripción "MASH" en la parte delantera.

Durante el mes de mayo el Escuadrón 829 formó tres escuadrillas adicionales para equipar a los buques mercantes que zarpaban hacia el sur. Dos Wasps fueron asignados, el "Contender Bezant" (escuadrilla 029 y 031) y uno al "St. Helena" (escuadrilla 033), este último desplegado en junio como buque de apoyo de los barreminas. Aunque quizás superados por los Lynx del Escuadrón 815 en cuanto a número de aparatos intervinientes y acciones efectuadas, las actividades de los Wasps del 829 fueron, a pesar de todo, memorables, especialmente por el papel desempeñado por los helicópteros a bordo del "Endurance" y de la "Plymouth" durante el ataque al submarino "Santa Fe". Para dar una idea de las actividades del Escuadrón 829 en abril, mayo y junio, las escuadrillas involucradas en la operación "Corporate" volaron un total de 450 horas en 727 salidas, con 3.333 aterrizajes en los buques.

ESCUADRILLA "ACTIVE" (027)

Al comenzar el conflicto la "Active" participaba en el ejercicio "Springtrain", en su camino de retorno de la patrulla del Golfo Pérsico. El buque se encontraba operando desde Gibraltar y su escuadrilla se embarcó con el Wasp HAS.1 XT779, código "-/322". La escuadrilla colaboró en el transporte de aprovisionamiento el 2 de abril, llevándolos a los buques que partían hacia el sur, mientras que la "Active" debía regresar al Reino Unido para ser sometida a reparaciones. El barco llegó a Devonport el 6 de abril, día en que el Wasp se dirigió en vuelo a Portland. Mientras se efectuaban las reparaciones y se aprovisionaba al buque para su despliegue en el Atlántico Sur, al XT779 se le aplicó un esquema de camuflaje de baja visibilidad (gris/azul de la RAF en toda la superficie, con escarapelas rojo/azul, sin la inscripción ROYAL NAVY, ni números de serie, mientras que el código "-/322" fue pintado en negro. Esta tarea concluyó para el 6 de mayo y la escuadrilla se embarcó el 10, luego de la partida de la "Active" de Devonport más temprano ese día, para unirse al grupo "Bristol". Durante el viaje al sur se practicaron técnicas de vuelo en tiempo de guerra, pero hubo poco tiempo para entrenarse en apoyo de fuego naval, en la breve escala en Ascensión el 18/19 de mayo.

La "Active" se unió al grupo de portaaviones en la noche del 25 al 26 de mayo, aunque su primera alerta había ocurrido el 22 de mayo cuando la flota fue

sobrevolada por un Boeing 707 de la I Brigada. El 28 de mayo el buque partió hacia el Este, a los talleres flotantes para reparaciones y la escuadrilla se ocupó de operaciones de transporte entre los barcos de los alrededores. La "Active" zarpó hacia bahía San Carlos adonde llegó el 31 de mayo con provisiones esenciales para la "Arrow" y a la noche siguiente tomó parte en su primera misión de apoyo de fuego naval. En las dos semanas siguientes el buque estuvo dedicado a la tarea de protección del grupo de portaaviones durante el día y por la noche se acercaba a la costa para efectuar bombardeos y la protección de los convoyes que aprovisionaban la cabecera de playa. El 2 de junio se canceló una misión de bombardeo naval, pues se recibió una alerta de inteligencia, sobre el peligro de misiles Exocets que podían ser lanzados desde la costa, pero el 3 la "Active" escoltó a un convoy hasta caleta Teal. Los días 6/10/12/13 de junio la escuadrilla realizó operaciones de observación para la artillería naval, aunque el buque tuvo problemas de máquinas desde el 10 y aún así se las arregló para cumplir con sus misiones de protección durante el día.

El bombardeo de Moody Brook y Tumbledown en la noche del 13 al 14 de junio vio a la "Active" suministrando una importante contribución a la capitulación del enemigo, que se produjo al día siguiente. La escuadrilla estaba volando en ese momento y al regresar se encontró con el letrero "¡Puerto Argentino se rinde!" escrita sobre el puente. El buque partió hacia San Carlos para reparaciones a las 233OZ del 17 de junio, en compañía de la "Glamorgan" y del "Stena Seaspreed". El 19 de junio el XT779 tuvo problemas en su sistema hidráulico pero al día siguiente estuvo nuevamente en servicio. El helicóptero quedó otra vez inutilizado el 23 de junio y las reparaciones no concluyeron hasta el 4 de julio. En ese lapso la "Active" comenzó una semana de guardia en Port William, desde el 1º de julio y el 8 se unió nuevamente al grupo de portaaviones. El 14 estaba de regreso en San Carlos para hacerle otras reparaciones y finalmente zarpó hacia el Reino Unido a las 083OZ del día siguiente, junto con la "Minerva". Ambos buques pasaron por Ascensión el 23/24 de julio y la "Active" arribó a Devonport el 3 de agosto y su escuadrilla desembarcó en Portland al día siguiente.

Tripulación del helicóptero de la escuadrilla de la "Active, Escuadrón 829, durante la operación "Corporate": Teniente G. I. Tisley (AR) (Comandante); principal tripulante, S. P. Roberts.

ESCUADRILLAS "CONTENDER BEZANT" (029 & 031)

El 13 de mayo dos Wasps HAS.1 fueron transferidos a las escuadrillas 029 y 031, con el propósito de ser empleados para carga y descarga y protección del buque mercante "Contender Bezant". Los helicópteros eran el XS562 "-/360" (con el esquema de camuflaje azul/gris de la RAF, escarapelas rojo/azul, números de serie y código en negro y sin la inscripción ROYAL NAVY) que se hallaba antes en la escuadrilla de la "Galeta" y el XT427, "-/602" que había estado operando con la escuadrilla de la "Rhyl" por un corto período. Este último también fue camuflado con el esquema de baja visibilidad y ambos helicópteros recibieron respectivamente los números de código "-/371" y "-/372", pintados en negro. El XS562 llevaba la inscripción "One Eye" (un solo ojo) en el fuselaje, mientras que en el XT427 decía "One Eye The Wasp" (el wasp de un solo ojo) (ver la historia de los aparafos para conocer el origen de esas inscripciones). Ambos helicópteros se embarcaron en el "Contender Bezant" en Plymouth el 20 de mayo, antes de que partiese al día siguiente rumbo a Freetown, Sierra Leona, Ascensión y el Atlántico Sur. Durante el viaje se hicieron salidas de entrenamiento con armamento y las tripulaciones practicaron el lanzamiento de misiles AS.12.

El buque se puso en posición al Este de Malvinas el 10 de junio y se reunió con la "Brilliant" el 12. Después de la capitulación se trasladó a Port William, el 17 de junio, donde desembarcó su carga de equipos y vehículos, asumiendo el papel de buque de apoyo con helicópteros. Los dos Wasp HAS.1 volaban todos los días al cuartel general del Comandante de las Fuerzas en Malvinas, donde se le asignaban misiones; luego de cumplir con estas salidas "ad hoc" retornaban a pasar la noche en el barco usualmente tras siete horas de vuelo. Aparte del transporte de cargas y de personal el



Sobre la cubierta de vuelo del "Endurance" frente a Thule, el 19.6.82 se ve el Wasp HAS.1 XS539 (435) perteneciente al Escuadrón 829, embarcado en esa nave. Convenientemente camuflado con manchas blancas, este helicóptero, equipado con misiles AS-12, escoltó al Wessex HU.5 que fue utilizado ese día para infiltrar una patrulla de reconocimiento del Comando 42 en la isla cubierta de nieve. Al día siguiente, los argentinos de la dotación de la base se rendían ante la fuerza muy superior. (Ministerio de Defensa Británico)

teniente P. D. Clarke efectuó investigaciones donde se habían estrellado aviones argentinos.

Las escuadrillas zarparon hacia el norte junto con el buque el 13 de julio, de regreso al Reino Unido y llegaron a Southampton el 1° de agosto, donde el XS562 voló a Portland el mismo día, seguido por el XT427 el 2 de agosto. El XS562 permaneció nominalmente a cargo de la misma escuadrilla (porque requería mantenimiento) hasta el 21 de octubre, fecha en que fue transferido a la del Cuartel General, mientras que el XT427 fue asignado a la misma unidad el 6 de agosto.

El "Contender Bezant" no llevaba ninguna escuadrilla a bordo cuando el 7 de agosto partió nuevamente hacia el Atlántico Sur.

Tripulaciones del Escuadrón 829 que operaron desde el "Contender Bezant" durante el conflicto: teniente P. D. Clarke (comandante) teniente D. R. Russell; suboficial M. W. Waters; principal M. C. Brown.



Mientras se desarrollaba la batalla final por Malvinas en el Monte Tumbledown, defendido por el Batallón de Infantería de Marina Nº 5 de la Armada Argentina, los atacantes británicos eran abastecidos de munición por helicópteros como éstos, que en el viaje de regreso evacuaban heridos. La foto, en la que se ve en primer plano un Wasp HAS.1 equipado con camillas, fue tomada en Goat Ridge que en ese momento estaba bajo el fuego de la artillería argentina. Atrás se ve a un Wessex HU.5 que acaba de dejar un cargamento de proyectiles y levanta vuelo protegiéndose con una cortina de humo generada por el mismo aparato. (Ministerio de Defensa Británico)

ESCUADRILLA "ENDURANCE" (001)

El "Endurance" se encontraba ya en el Atlántico Sur cuando estalló el conflicto, con sus dos Wasps HAS.1, XS527 y XS539 (códigos "E/434" y "E/435"). La escuadrilla desembarcó en Green Patch, en la isla Soledad, cuando se recibió información de que el "Bahía Buen Suceso" había desembarcado personal civil y militar, en Puerto Leith, Georgia del Sur. La escuadrilla se embarcó nuevamente en el buque el 21 de marzo de Bahía Berkeley y se dirigió con el buque a Georgia del Sur, donde el 24 de marzo instaló un puesto de observación. Al día siguiente, cuando uno de los aparatos llevaba personal de relevo a ese lugar, fue sobrevolado por el Alouette III 0699/3-H-110 de la 1ra. Escuadrilla de Helicópteros que se hallaba en el "Bahía Paraíso". Los distintivos rojos del Wasp HAS.1 fueron divisados fácilmente, así que durante la noche ambos helicópteros fueron cubiertos con un esquema de camuflaje negro, gris y oliva, a los que se añadieron porciones en blanco lavable cuando fue necesario, así como escarapelas rojo/azul menos brillantes. Los números de serie se pintaron de gris claro y lo mismo se hizo con la inscripción en pequeñas letras ROYAL NAVY detrás de la cabina. Los códigos (434) y (435) permanecieron asignados pero no se los pintaron.

El 31 de marzo se levantó el puesto de observación y el destacamento de infantes de marina que se hallaba en el "Endurance" desembarcó en Grytviken, para reforzar a los efectivos británicos que allí se hallaban. El buque zarpó entonces hacia Puerto Argentino, sin embargo al producirse el asalto argentino a Mullet Creek, el 2 de abril a las 0730Z, el "Endurance" emprendió la vuelta hacia Georgia del Sur (a las 0915Z). Grytviken fue capturado por las fuerzas argentinas el 3 de abril, fecha en que la escuadrilla efectuó una misión de reconocimiento armado al máximo de su alcance, para informar sobre la situación. El vuelo fue realizado por el capitán de corbeta J. A. Ellerbeck y el teniente D. A. H. Wells en el XS527, que aterrizó en las colinas detrás de Grytviken, donde el camuflado Wasp se disimulaba bien en el terreno. Los tripulantes hallaron entonces un punto de observación para seguir los movimientos de "Bahía Paraíso", la averiada "Guerrico" y los vehículos para transporte de personal. Para los aviadores británicos debe haber sido deprimente ver a los dos buques enemigos a menos de una milla, blancos ideales para los misiles AS.12. Sin embargo no había rastros de los infantes de marina ingleses, así que regresaron al Wasp y volaron al "Endurance" para presentar su informe.

El buque zarpó el 5 de abril a cubierto de la oscuridad y primero se encontró con el "Fort Austin" a los 22ºS –el 12 de abril– para reaprovisionarse de combustible y luego para unirse a la "Antrim", la "Plymouth" y el "Tidespring" a los 25ºS, el día 14. Los cuatro buques llegaron a Georgia del Sur el 21 de abril para la operación "Paraquat" (la reconquista de las islas). Ese día un Wasp y un bote Gemini fueron utilizados para desembarcar fuerzas especiales en Bahía Hounds, mientras que el XS527 fue a Bahía San Andrés para prevenir a los habitantes que no delataran la posición del "Endurance" en sus comunicaciones por radio. El 23 de abril la escuadrilla del "Endurance" efectuó patrullas antisubmarinas (se había informado sobre la presencia de un sumergible enemigo en la zona), mientras que las fuerzas especiales fueron recuperadas el 24 de abril, día en que un Boeing 707 de la I Brigada hizo un vuelo de reconocimiento a baja altura y descrubió al "Endurance".

Tony Ellerbeck y David Wells despegaron en el XS527 a las 0910Z del 25 de abril, armados con dos misiles AS.12, en una misión de búsqueda en superficie. Casi inmediatamente se enteraron de que el Wessex HAS.3 de la escuadrilla de la "Antrim" había divisado y atacado al submarino argentino "Santa Fe", usando cargas de profundidad Mk. 11. Luego un Lynx HAS.2 de la "Brilliant" (que para entonces se había unido al grupo) atacó con torpedos Mk.46; esto fue suficiente para mantener al sumergible en la superficie mientras el proyectil giraba a su alrededor bajo el agua. Ambas tripulaciones de la escuadrilla de la "Endurance" a bordo del XS527 vieron al submarino a unas dos millas al noroeste de Punta Barff y lo atacaron con dos misiles AS.12, logrando un impacto en la torreta que averió bombas y sensores, mientras que el otro se quedó unos treinta metros corto. En ese momento los dos Lynx de la Escuadrilla de "Brilliant" sobrevolaron el blanco y se les unió el Wasp HAS.1. El capitán de corbeta Ellerbeck regresó rápidamente al "Endurance" para buscar nuevos misiles y atacó nuevamente con dos AS.12, uno de los cuales perforó la aleta de popa y estalló en el mar. La escuadrilla de la "Plymouth" atacó a continuación, pero su único misil se quedó corto. El XS527 se alejó, mientras los dos helicópteros de la escuadrilla de la "Brilliant" comenzaban a ametrallar al submarino.

Mientras tanto el teniente T. Finding y el principal R. B. Nadin despegaron en el XS527 armado con dos AS.12. Alcanzaron al submarino y lo atacaron cuando éste viraba en la Punta del Rey Eduardo, logrando un impacto en la torreta, pero el proyectil no estalló. El XS527 fue armado nuevamente y despegó otra vez, atacando con dos AS.12 desde unos 200 pies de altura, sobre Punta Darmouth. Se registró otro impacto en la torreta, que destruyó bombas, la mayor parte de las antenas y el periscopio. En este ataque final se produjo la única baja de este combate, cuando un marino argentino que se encontraba manejando una ametralladora fue herido y perdió posteriormente una pierna. Los ataques contra el "Santa Fe" fueron ejecutados en medio del fuego de ametralladoras de las fuerzas argentinas que se encontraban en la costa.

La tabla siguiente resume los ataques de las escuadrillas contra el submarino, suministrando la altura desde donde se disparó y la distancia por cada misil que fue utilizado.

Misiles disparados: principal Bob Nadin

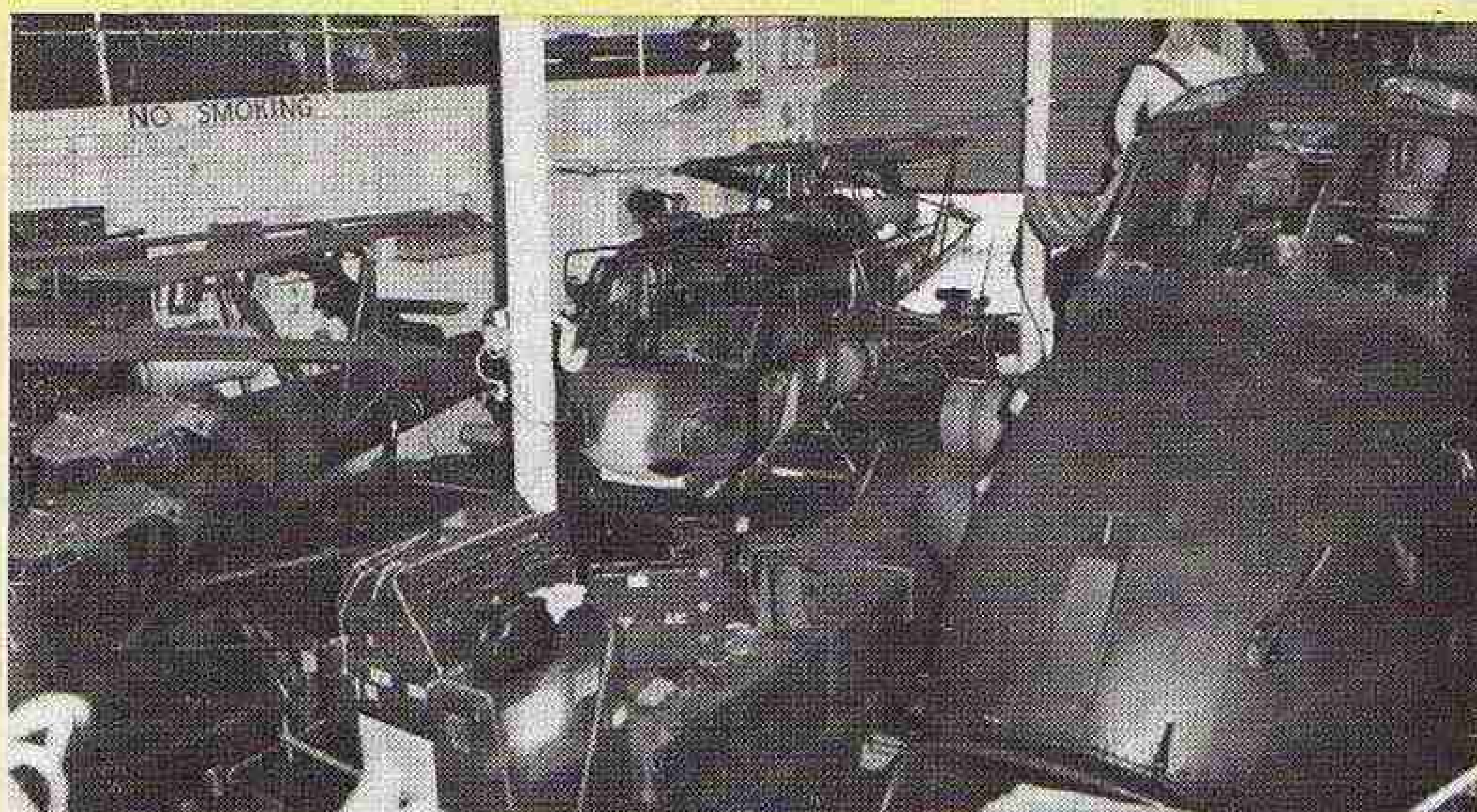
Nº 1	400 pies	4 millas	erró por 50 metros
Nº 2	400 pies	3 millas	dio en la torreta, sin estallar.

Misiles disparados: teniente David Wells

Nº 1	1000 pies	3,5/4 millas	dio en la torreta
Nº 2	1000 pies	2,5/3 millas	erró por 30 metros
Nº 3	1000 pies	3 millas	falló, se desvió a la izquierda
Nº 4	1000 pies	2/2,5 millas	dio en la torreta, sin estallar
Nº 5	200 pies	3 millas	falló y debió ser desprendido
Nº 6	150 pies	2 millas	dio en la torreta, fuerte explosión.

Luego de eliminar la amenaza que representaba el submarino enemigo, comenzó la operación para desembarcar las tropas en helicóptero desde la "Antrim" y la "Brilliant". La "Antrim" y la "Plymouth" efectuaron un despliegue de poder de fuego naval, con observadores de la Batería 145 de la Artillería Real dirigiendo las operaciones desde los Wasps de la escuadrilla de la "Endurance", para asegurarse de que el bombardeo fuese preciso y eficaz. A las 1700Z del 25 de abril la tripulación del XS527 divisó una bandera blanca y sólo minutos después se proclamó por radio la rendición. En ese momento el XS527 descendió con el capitán Browne (quien había estado dirigiendo el fuego naval), recogió al mayor Sheridan de la Infantería de Marina, comandante de las fuerzas terrestres de la operación "Paraquat" y lo condujo a Punta del Rey Eduardo para aceptar la capitulación. El "Endurance" permaneció en posición en Georgia del Sur durante el resto del conflicto, su escuadrilla efectuó patrullas contra la siempre presente amenaza de submarinos. La unidad recuperó al personal del Servicio Británico de Investigaciones Antártica de Bahía Sclieper y la isla Bird el 1º de mayo. Entre el 16 y el 19 de mayo ingenieros del "Stena Seaspreed" fueron conducidos a tierra por la escuadrilla, para hacer una evaluación de la factoría ballenera abandonada, como eventual fuente de suministro de acero. Láminas de este metal fueron halladas en buen estado y se utilizaron luego. El 18 de mayo uno de los helicópteros efectuó una búsqueda en superficie para verificar el supuesto avistamiento de un submarino, pero sin resultados. El 29 de mayo la niebla mantuvo en la isla al XS527, pero fue recuperado por el "Leed's Castle" quien lo llevó hasta el "Endurance", en el puerto de Grytviken. El XS527 sufrió un desperfecto el 28 de mayo, pero al día siguiente ya estaba nuevamente en el aire.

(Continúa en la página 385)



El hangar del "Endurance" nunca estuvo tan colmado como en la operación de captura de las Sandwich del Sur, cuando recibió al Wessex HU.5 XS486 '-/WW' de la Escuadrilla "A" del 848 Sqdn. entre los días 17 y 24 de junio de 1982. Aquí se lo ve "apretado" junto a los dos Wasps de dotación del buque cuando este navegaba hacia Thule: el de la extrema izquierda es el XS527 (434) y el XS539, con las manchas blancas es el otro. (Ministerio de Defensa Británico)



La "Active" y su Wasp, del Escuadrón 829, el HAS.1 XT779 '-322' no dejó el Reino Unido para dirigirse a las Malvinas hasta el 10.5.82. En esta foto, tomada en fecha no especificada, se lo ve en las islas sobre las que participó en numerosas misiones de dirección de tiro naval, sobre el final del conflicto.

(E. Wareing)



El Wasp HAS.1 XT794 (325) del Escuadrón 829 estuvo basado en el buque hospital "Herald" durante la guerra de 1982. Fue uno de los tres Wasps en configuración de ambulancias que se desplegaron en el Atlántico Sur. Todos ellos se hicieron familiares en el final de la campaña, zumbando alrededor de los puestos de la Cruz Roja en las islas. (Ministerio de Defensa Británico)

El 17 de junio la escuadrilla practicó el lanzamiento de SS.11 en la zona de Bahía Cumberland y el "Endurance" embarcó al Wessex HU5 XS486 de la Escuadrilla "A" del Escuadrón 848 desde el "Regent", en preparación de la operación "Keyhole" (la reconquista de Tule del Sur); el Wessex tenía que ser acompañado por un Wasp armado con misiles AS.12 durante las misiones de infiltración de tropas. El "Endurance" zarpó hacia Tule del Sur el 17 de junio, uniéndose dos días después a la "Yarmouth" la "Olmeda" y el remolcador "Salvageman". Durante la travesía se descubrió que el Wessex y los dos Wasps podían ser guardados en el hangar. Misiones de reconocimiento y de desembarco de tropas fueron efectuadas en apoyo de la reconquista de las islas, lo que se concretó el 20 de junio cuando se rindió el personal de la base argentina.

La escuadrilla realizó operaciones de transporte entre la "Olmeda" y la "Yarmouth" el 21 de junio. Tres días más tarde el "Endurance" regresó a Georgia del Sur a las 1230Z, así que el Wessex se embarcó nuevamente en el "Regent".

Por su parte el buque permaneció en posición hasta el 16 de julio, cuando zarpó para pasar una semana en Malvinas antes de partir hacia el Reino Unido. El "Endurance" llegó a la bahía de Weymouth a las 0200Z del 19 de agosto. La escuadrilla permaneció a bordo hasta el día siguiente en que el buque entró en el Medway, camino de Chatham y los dos helicópteros despegaron para un sobrevuelo de festejo, acompañados por otros dos Wasps del Escuadrón 829 (XT439 "-/605" y XS541 "-(8)95") que habían llegado desde Portland. La escuadrilla desembarcó finalmente allí el mismo día, después de que el buque amarró. Las horas voladas por los dos Wasps durante la operación "Corporate" se detallan así: 78h.20m. por el XS527 y 84h.55m. por el XS539.

Tripulaciones de la escuadrilla de la "Endurance" durante la operación "Corporate" y sus distinciones: capitán de corbeta J. A. Ellerbeck (comandante) Cruz de Servicios Distinguidos; teniente T. Finding (primer piloto); teniente D. A. H. Wells (observador principal), mencionado en los partes; subteniente J. F. Buckland (observador); suboficial primero R. B. Nadin.

ESCUADRILLA "HECLA" (012)

En el mes de marzo la "Hecla" se encontraba dedicada a una investigación en aguas profundas en el Atlántico Norte. Había zarpado el 2 de ese mes después de una puesta a punto en Portland que siguió a un reacondicionamiento que se le había efectuado a fines de 1981, pero no llevaba helicópteros a bordo pues su escuadrilla se hallaba desactivada desde hacía más de dos años. Cuando el buque se hallaba en ruta hacia Gibraltar para un período de mantenimiento de dos semanas (llegando allí el 8 de abril), se trazaron planes para satisfacer los requerimientos de buques-hospital en la Fuerza de Tareas, así como de barcos de apoyo para el transporte de heridos a puertos neutrales. Al "Hecla" se le ordenó un despliegue para cumplir con esas últimas funciones, como buque-ambulancia (junto con el "Hera" y el "Hydra") y debía estar listo para el 20 de abril.

El 16 de abril el Wasp HAS.1 XT420 –sin código– fue transferido desde el Escuadrón 829 a la recién formada escuadrilla "Hecla". El aparato fue sacado de la reserva del escuadrón y llevado por carretera hasta Yeovilton, de donde salió el 19 de abril a bordo del Hércules C.3 XV221 para ser entregado en Gibraltar. El teniente C. T. de V. Hunt, que acababa de dejar el comando de la escuadrilla de la "Rothesay", se encontraba de licencia cuando recibió la orden de hacerse cargo de la escuadrilla del "Hecla". Luego de probar en vuelo al XT420 en la mañana del 20 de abril, la escuadrilla se embarcó y el "Hecla" zarpó esa tarde de Gibraltar. A esa altura ya se habían aplicado cruces rojas al Wasp. El color azul/gris de la RAF con inscripciones en blanco se mantuvo, así como las escarapelas tipo "D". El Código (416) fue asignado pero no se lo pintaron.

Durante la travesía al sur la tripulación del helicóptero se entrenó en cuidados de heridos y realizó ejercicios para su transporte hasta su encuentro con el buque hospital "Uganda" en la llamada "Caja de la Cruz Roja", el 14 de mayo. Esta "caja" era una zona al norte de Malvinas donde eran transferidos los heridos y los elementos médicos, antes de llevarlos a los buques hospitales de sus respectivos países. Luego de los desembarcos del 21 de mayo la escuadrilla se dedicó a pleno al traslado de heridos entre buques que llegaban de Malvinas y el "Uganda". El "Hecla" se reunió con el "Hydra" el 19 de mayo, pero el "Herald", que estaba retrasado, no llegó hasta el 25. El helicóptero de la escuadrilla de esta última nave había sufrido una seria falla el 13 de mayo y estaba inutilizado, así que antes que el "Hecla" saliese hacia Montevideo el 29 de mayo, conduciendo heridos que eran repatriados, su Wasp cedió repuestos para el XT794 de la escuadrilla del "Herald", de manera que su helicóptero pudiese operar mientras el buque se hallaba en la "Caja de la Cruz Roja". El "Hecla" llegó a Montevideo el 2 de junio y recogió repuestos para el XT420 antes de partir, más tarde ese mismo día, con su Wasp nuevamente en condiciones de volar.

Cuando llegó a la zona de la Cruz Roja, el 6 de junio, su helicóptero se unió al día siguiente a la escuadrilla del "Herald" para el transporte de diversas cargas y personal al "Uganda". Se efectuó un segundo viaje a

Montevideo y el "Hecla" permaneció en posición hasta que los últimos de los heridos argentinos y británicos fueron evacuados. En la tarde del 29 de junio partió para el Reino Unido, desde una posición a 4 ó 5 millas del estrecho de San Carlos, donde se había refugiado ante un viento de 75 nudos que produjo rolidos de hasta 35 grados. El buque amarró en Devonport el 29 de julio y la escuadrilla aterrizó en Portland más tarde ese mismo día.

Tripulación de la escuadrilla del "Hecla" durante la operación "Corporate": teniente C. T. de V. Hunt (comandante); principal T. G. Mongs.

ESCUADRILLA "HERALD" (010)

El "Herald" se encaminaba de regreso al Reino Unido tras una misión de investigación de siete meses en el Medio Oriente cuando la Argentina recuperó Malvinas. El buque llegó a Portsmouth el 7 de abril y su escuadrilla desembarcó en Portland con el Wasp HAS.1 XT794, "-/325" un poco antes ese mismo día. Al "Herald" se le asignó la misión de buque-ambulancia el 15 de abril y luego de ser preparado zarpó de Portsmouth el 24 (acompañado por el "Hydra") y la escuadrilla embarcó cuando la nave pasaba por la isla de Wight. El Wasp mantuvo el color azul/gris de la RAF, con inscripciones en blanco y escarapelas tipo "D". El código (325) permaneció asignado pero no le fue pintado y el XT794 llevaba ya para entonces los distintivos de la Cruz Roja.

Durante la travesía hacia el sur se ensayaron procedimientos para la evacuación de heridos, con salidas adicionales para cargar provisiones y correo cuando el "Herald" pasó por Ascensión el 8 de mayo. La tripulación del helicóptero se unió a la del barco para recibir preparación en todo lo referente al cuidado de heridos, desde la administración de medicamentos hasta el cambio de ropa de cama. Este entrenamiento continuó mientras el XT794 se encontraba inutilizado, cuando el 13 de mayo se le rompió por recalentamiento el sistema regulador del rotor de cola. Uno de los tripulantes del barco sufrió al día siguiente un accidente que hizo necesaria una operación de cirugía mayor, así que el "Herald" llegó a Río de Janeiro el 18 de abril para desembarcarlo. Fuertes temporales demoraron la llegada del buque a la "Caja de la Cruz Roja" hasta el 25 de mayo y su Wasp seguía inutilizado en esa fecha. Los traslados de heridos se realizaron utilizando los Wasps de las escuadrillas del "Hecla" y el "Hydra" hasta que el primero de éstos partió hacia Montevideo el 29 de mayo para repatriar víctimas de la guerra. Pero antes se le sacaron a su Wasp XT420 las piezas necesarias para el XT794, pues el "Herald" continuaba con su misión en la zona de la Cruz Roja.

El "Contender Bezant" llevaba dos Wasp HAS.1, el XS562 y el XT427, el último de los cuales se ve aquí después de regresar el buque a Southampton desde las Malvinas, el 1-8-82. (Michael Draper)



La escuadrilla siguió con el transporte de heridos y de carga, de acuerdo con el siguiente detalle: 29/30 de mayo, medicinas e instrumentos al "Uganda"; 1° de junio, evacuación de heridos del "Uganda" al "Hydra"; 5 de junio, transporte de cargas al "Uganda"; 7 de junio, transporte de cargas al "Uganda" y al "Hecla"; 8 de junio, evacuación de heridos desde el "Uganda" al "Herald". El 2 y el 3 de junio la escuadrilla participó en la búsqueda de la tripulación del C-130E de la I Brigada (TC-63) que había sido derribado por un Harrier del Escuadrón 801 el 1° de junio. El 4 de junio, la escuadrilla llevó una comisión de la Cruz Roja Internacional desde el "Uganda" al "Bahía Paraíso", un buque argentino que desempeñaba la misma misión.

El "Herald" embarcó heridos desde el "Uganda" el 7 de junio (su Wasp fue apoyado por el helicóptero de la "Hecla" durante la operación) y zarpó el 8 hacia Montevideo, adonde llegó el 13 de junio. El 19 de junio el buque se encontraba nuevamente junto al "Uganda", en Bahía Grantham, para efectuar nuevos transportes de heridos, antes de zarpar hacia Montevideo adonde llegó el 25 de junio. Otro encuentro con el "Uganda" se concretó el 29, para entregar provisiones y embarcar personal, lo que se concluyó tras 3 hs.30m. de vuelo en terribles condiciones metercológicas.

La escuadrilla transfirió un total de 95 pacientes del "Uganda" y entregó unas 15 toneladas de elementos de medicina y provisiones en los vuelos de regreso. La mayor parte de esto se hizo en sólo 18 horas de vuelo durante el mes de junio, que comprendieron salidas de hasta tres horas y 220 aterrizajes en los buques. Luego del último traslado al "Uganda", el "Herald" partió para el Reino Unido, pasando por Ascensión el 5 de julio. El buque llegó a Portsmouth el 21 de julio y su escuadrilla aterrizó en Portland poco antes de que el buque amarrase.

Tripulación del Escuadrón 829 con la escuadrilla del "Herald" durante la operación "Corporate": teniente S. P. Edding (comandante) principal S. D. Spear.

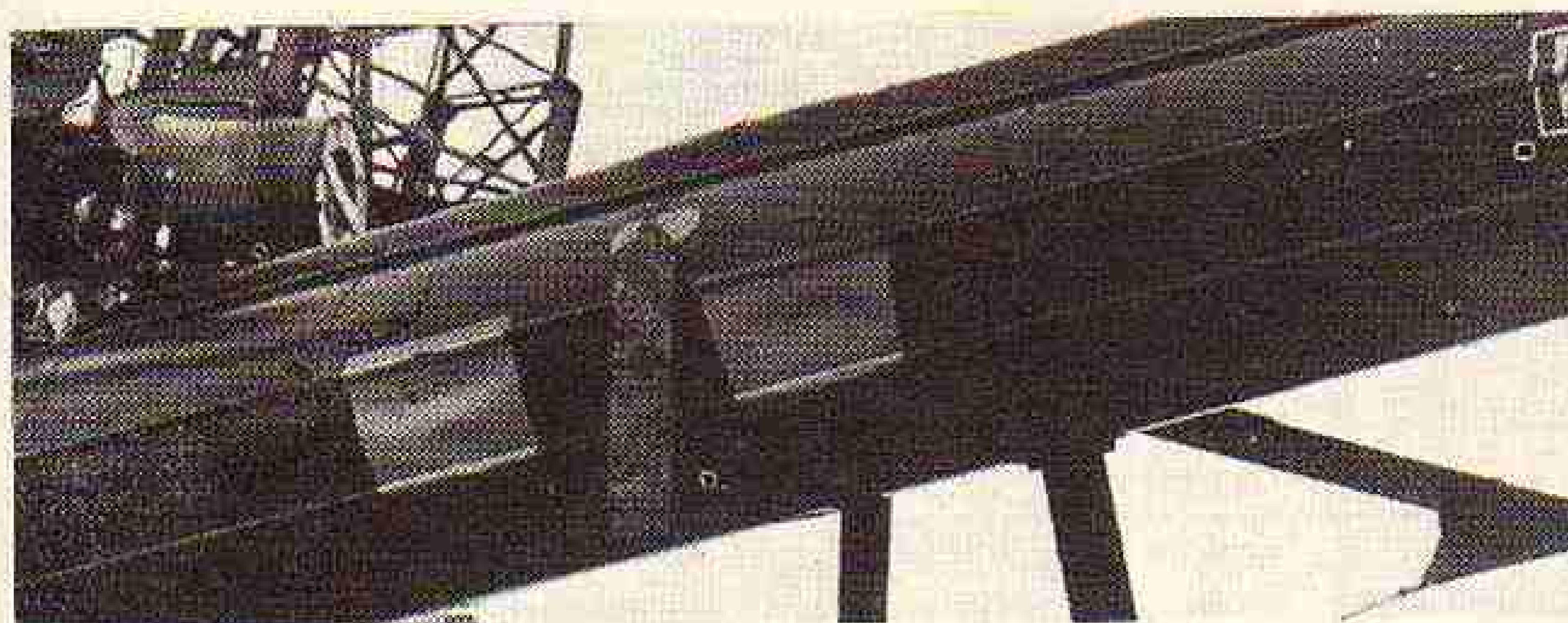
ESCUADRILLA "PLYMOUTH" (027)

A prinipios de abril la escuadrilla se encontraba a bordo de la "Plymouth" mientras el buque operaba desde Gibraltar en el ejercicio "Springtrain" con el Wasp HAS.1 XT429, "-/445" que se le había asignado. El barco recibió órdenes de zarpar directamente hacia el Atlántico Sur el 2 de abril y específicamente a Georgia del Sur en compañía de la "Antrim" y el "Tidespring" y el 7 de abril, viajando vía Ascensión (10/12 de abril). El XT429 tenía un esquema de baja visibilidad aplicado desde el 16 de abril. Consistía en una capa de azul/gris RAF, con escarapelas rojo/azul, mientras que los números de serie estaban pintados en negro y se cree que la inscripción ROYAL NAVY había sido cubierta por rectángulos negros. Se le asignó el código (445), pero no se lo pintaron. El capitán de corbeta J. R. Dransfield relevó al capitán de corbeta J. P. K. Cooke como comandante de escuadrilla de la "Plymouth" en Ascensión, el 12 de abril, en un encuentro concertado de antemano. Luego de unirse al "Endurance", el 14 de abril, los cuatro buques llegaron a las proximidades de Georgia del Sur el 21, para aguardar a la fragata "Brilliant" antes de comenzar la operación "Paraquat".

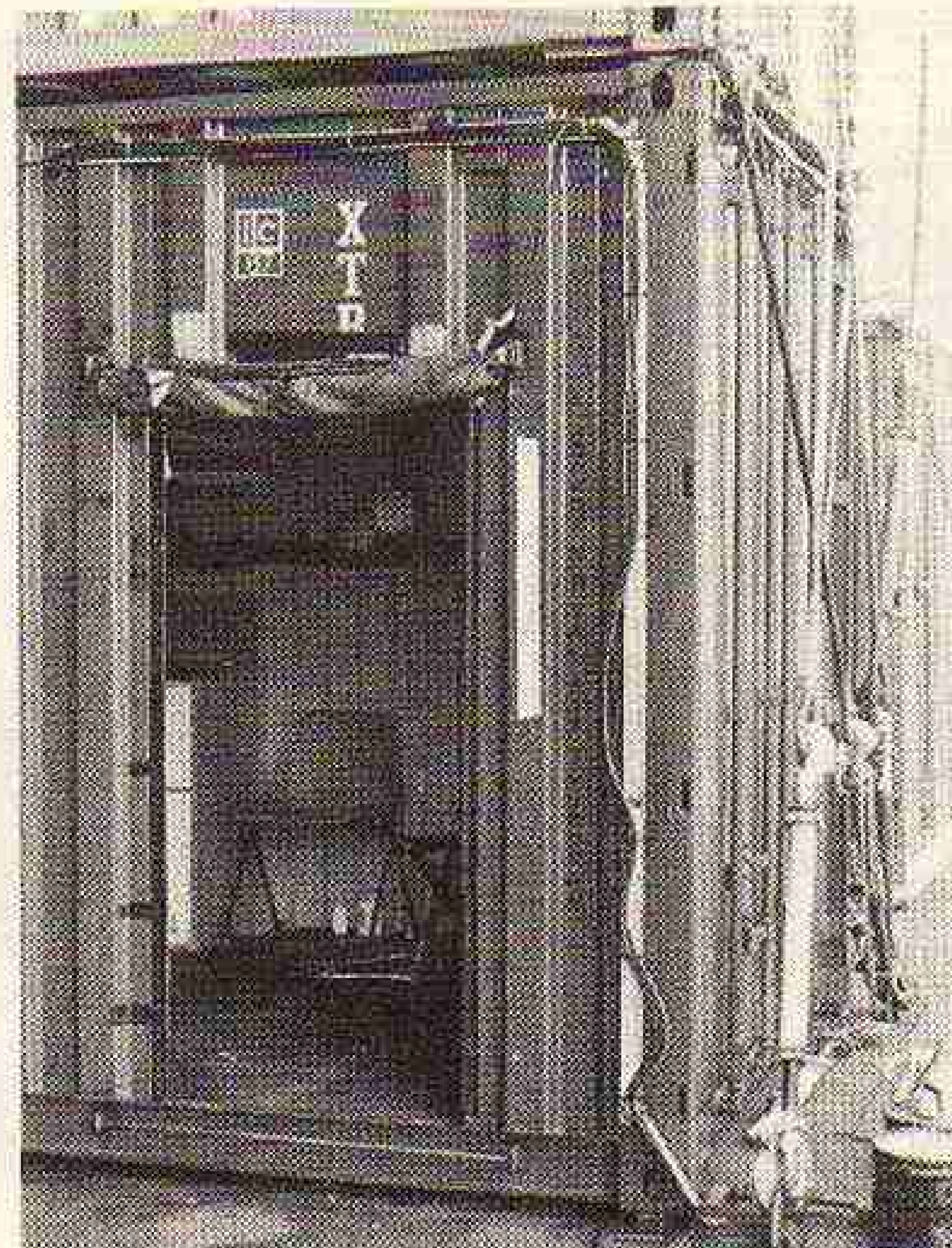
A las 0855Z del 25 de abril, el Wessex HAS.3 de la escuadrilla de la "Antrim" avistó y atacó al submarino argentino "Santa Fe". Esto fue seguido por otros ataques de helicópteros del "Endurance" y de la "Brilliant" lo que hizo que el sumergible regresara rápidamente al puerto deGrytviken. El capitán de corbeta Dransfield y el principal J. A. Harper llegaron a tiempo para ver el tercer y cuarto misil disparados por el XS527 de la escuadrilla de la "Endurance". El Wasp de la escuadrilla de la Plymouth se unió al ataque a las 1015Z, aproximándose desde el sudoeste volando sobre la isla y cuando el submarino entraba en la caleta del Rey Eduardo, Joe Harper le disparó un AS.12 desde una distancia de 5.000 metros y una altura de 100 pies. Pareció que el misil hizo impacto en la línea de flotación en el cuarto de estribor, pero no se pudieron apreciar daños (aparentemente se quedó corto algunos metros). Entonces la "Plymouth" se unió a la "Antrim" en el bombardeo de Grytviken, antes de que se desembarcasen tropas para retomar la isla. Al día siguiente se firmó a bordo de la Plymouth la rendición de todas las fuerzas argentinas en Georgias, por el teniente de navío Alfredo Astiz. El buque zarpó el 28 de abril en compañía de la "Brilliant" para unirse al grupo de portaaviones al día siguiente.

El 8 de mayo la escuadrilla recogió un cargamento lanzado en paracaídas por el Hércules C.1 XV296, fecha en que se unió como escolta a los buques encargados del apoyo logístico. El grupo "Fearless/Canberra" fue alcanzado el 16 de mayo y la "Plymouth" se preparó para proteger en desembarco en San Carlos el 21.

Desde el 21 al 29 de mayo, mientras el buque cumplía misiones de escolta y de bombardeo naval, su escuadrilla se dedicó a observación de artillería y a patrullas antisubmarinas en Bahía San Carlos y el 22 de mayo infiltró fuerzas especiales en Gran Malvina. El 30 de mayo la "Plymouth" se reunió con el grupo de portaaviones, pero dos días después asumió la misión de defensa antiaérea en San Carlos durante el día y de patrulla por la noche, hasta que fue destacada para un bombardeo el 8 de junio. A las 1700Z el buque entró en la parte más ancha del estrecho de San Carlos y fue atacada por cinco Daggers de la VI Brigada. La alcanzaron dos bombas y algunos proyectiles de 20 mm. que pasaron a través de la chimenea. Las bombas cayeron en cubierta y salieron por un lado sin estallar, pero provocaron la explosión de un mortero que hizo un agujero de dos metros en el puente de vuelo y el costado del barco. Estalló un incendio pero pudo ser dominado, después que el barco llegó penosamente a







En la foto superior izquierda, se ven dos parches aplicados sobre el fuselaje del XT427, marcando las averías sufridas en la campaña. Una tentativa de explicar los apodos de "one-eye, the Wasp" (un ojo, el Wasp) pintados en el mismo helicóptero, puede hallarse en los Detalles Individuales de los aparatos en las páginas siguientes. ***Abajo:*** *La improvisación fue el distintivo de la campaña de Malvinas, a bordo de los buques de transporte afectados y aquí se ve un ejemplo, en este container "amoblado" que los pilotos de helicóptero llamaban su "hogar". (Michael I. Draper).*

Bahía San Carlos. Hubo cinco heridos a bordo, pero el XT429 recibió sólo unas esquirlas y fue reparado posteriormente (con la colocación de un nuevo rotor de cola).

A resultas del ataque la "Plymouth" fue destacada hacia el Este el 9 de junio y al día siguiente se unió al "Stena Seaspreed" para reparaciones. Los trabajos fueron completados el 13 de junio y el 14 el buque se aproximó a Puerto Argentino para bombardearlo, misión cancelada ante la capitulación argentina ese día. La fragata se unió al grupo de portaaviones el 15 de junio, pero se la envió al día siguiente a Puerto William y el 17 fue el primer buque de guerra que entró en Puerto Argentino tras el fin de las hostilidades. La escuadrilla fue empleada en múltiples misiones de transporte y reconocimiento fotográfico mientras la "Plymouth" se dirigía a Bahía San Carlos el 18 de junio, antes de unirse al grupo de portaaviones dos días más tarde. Partió para el Reino Unido el 21 de junio y el XT429 fue transferido seis días más tarde a la "Glamorgan", para ser guardado en su hangar semidestruido por un incendio (despejando así el puente para los festejos de la victoria por parte de la tripulación). El Wasp fue recuperado al llegar a Ascensión el 29 de junio y el viaje hacia el norte continuó esa tarde luego de cargar combustible. La escuadrilla desembarcó en Portland el 12 de julio, antes de que el buque arribase a Rosyth, el 14.

Tripulación del Escuadrón 829 que actuó en la escuadrilla de la "Plymouth" durante la operación "Corporate" y sus distinciones: capitán de corbeta J. R. Dransfield (comandante); principal J. A. Harper (mencionado en los partes).

ESCUADRILLA "ST. HELENA" (033)

El buque de pasajeros y carga "St. Helena" fue requisado el 22 de mayo para operar en el Atlántico Sur como nave de apoyo para los barreminas "Brecon" y "Ledbury". El 24 de mayo llegó a Portsmouth para su conversión, que incluyó la construcción de una pista para helicópteros porque el 20 de mayo se había decidido que llevase uno de estos aparatos. Previamente la escuadrilla 033 se había formado en Portland el 12 de mayo y diez días después había sido asignada al equipo Naval 2100 con el Wasp HAS.1 XT795 (transferido de la escuadrilla de la "Galatea"). El buque zarpó el 9 de junio y llegó a Portland al día siguiente para efectuarle unos últimos trabajos, durante los cuales se embarcó el XT795, código "-/373". El helicóptero estaba pintado con el esquema de baja visibilidad, de azul/gris de la RAF, con escarapelas rojo/azul, los números de serie y el código en negro, pero sin la inscripción ROYAL NAVY. También se cargaron en el barco una docena de misiles AS.12 y el 13 de junio zarpó hacia el Atlántico Sur, junto con los barreminas "Brecon" y "Ledbury", llegando a Puerto Argentino el 10 de julio.

Afirmado en la cubierta de vuelo del "St. Helena" durante un ensayo de motor el 6-9-82, se ve al Wasp HAS.1 XT795 asignado al buque como parte del despliegue del Escuadrón 829. El extraño artilugio adosado a su fuselaje se cree que estaba destinado a la tentativa de detectar la aproximación y, eventualmente, desviar misiles rasantes sobre el mar, tales como el Exocet. (Vía A. Bell, Curnow Shipping Co. Ltd.)



El "St. Helena" actuó como buque-madre de los barreminas mientras éstos abrían pasos seguros en áreas que se suponían minadas. La escuadrilla fue utilizada para mantener un sistema de Trisponder como fuente de información marítima precisa. El sistema consistía en una cadena de equipos de tres transmisores portátiles que fueron colocados por el Wasp en diversos puntos de la isla, para que los barreminas pudieran marcar en las cartas los canales despejados. La información fue suministrada a todos los buques, de manera tal que pudieran controlar su posición respecto de los canales de seguridad ubicando las emisiones de la cadena de Trisponders. El Wasp fue sumamente eficaz para esta tarea, pues de lo contrario los equipos hubiesen debido ser transportados por tierra en el difícil terreno de la isla. En consecuencia el tiempo estimado para colocar el sistema se redujo a la mitad, llevando solamente cuatro semanas. La escuadrilla efectuó también vuelos de transporte durante el tiempo que pasó operando sobre las islas.

El "St. Helena" regresó al Reino Unido el 13 de agosto y llegó a Rosyth el 16 de setiembre, mientras que la escuadrilla desembarcó en Portland el 13. El helicóptero permaneció nominalmente a cargo de la escuadrilla hasta el 6 de octubre, cuando fue transferido a la del Cuartel General del Escuadrón 829, como aparato de reemplazo inmediato para la primera línea.

La tripulación del Escuadrón 829 con la escuadrilla "St. Helena" durante la operación "Corporate": capitán de corbeta D. N. Heelas (comandante); suboficial J. G. Taylor.

ESCUADRILLA DE LA "YARMOUTH" (032)

La "Yarmouth" se hallaba operando desde Gibraltar durante el ejercicio "Springtrain" con su Wasp HAS.1 XV624 "-/456" cuando se produjo la recuperación de Malvinas por los argentinos. En principio debía desplegarse al Extremo Oriente con la "Broadsword", pero luego de zarpar hacia Nápoles a las 0900Z del 5 de abril, a las 2100Z se ordenó a ambos buques regresar a Gibraltar, adonde llegaron al día siguiente. La "Yarmouth" salió para el Atlántico Sur el 8 de abril, con su escuadrilla a bordo, encontrándose el 9 con el grupo del "Fearless" y de allí se dirigió a unirse con el "Hermes", el 11 de abril. El XV624 fue pintado con el esquema de baja visibilidad durante el viaje al sur y cuando el buque llegó a Ascensión el Wasp era azul/gris RAF, con escarapelas rojo/azul, los números de serie en negro y sin la inscripción ROYAL NAVY (cubierta según se cree por rectángulos negros). El código (456) permaneció asignado pero no se lo pintaron.

En cuanto se unió a la Fuerza de Tareas el 23 de abril, la escuadrilla se preparó para su misión de patrulla antisubmarina, pero casi inmediatamente debió participar en la búsqueda del Sea King HC.4 ZA311 del Escuadrón 846 que había caído al mar en la noche del 23 al 24. Las operaciones antisubmarinas continuaron luego y el 1° de mayo la "Yarmouth" fue destacada al noreste de Malvinas, junto con la "Brilliant", en búsqueda de un sumergible cuya presencia había sido señalada en esa zona. Se cree que debe haber sido el "San Luis", pero no se hallaron rastros de él y la "Yarmouth" regresó junto al grupo de portaaviones el 2 de mayo. El 4 la escuadrilla intervino en la evacuación de heridos, transportando supervivientes del "Sheffield". Después de cuatro días de niebla la "Yarmouth" recibió órdenes de remolcar fuera de la zona de exclusión al destructor abandonado, pero el buque dio una vuelta de campana y se hundió el 10 de mayo (aproximadamente a 53°S 04' y 56° 56' O). La "Yarmouth" regresó al día siguiente junto al grupo de portaaviones.

Luego de una semana de temporales la "Yarmouth" fue enviada el 19 de mayo como buque escolta del grupo anfibio. El 21 (día del desembarco el buque entró en el estrecho de San Carlos a las 0400Z y la escuadrilla estuvo luego muy ocupada llevando instrumental para desarmar bombas a la "Ardent" y transfiriendo heridos de esa fragata y de la "Argonaut". La "Yarmouth" se desempeñó luego en la defensa antiaérea hasta el 1° de junio, en que partió para hacer un mantenimiento esencial junto al "Stena Seaspreed". Al regresar a la Fuerza de Tareas el 6 de junio, el buque se dedicó a operaciones de bombardeo hasta el día de la capitulación. La escuadrilla efectuó misiones de observación de artillería y el 12 de junio transportó ayuda médica y equipos contra incendios a la "Glamorgan", que había sido alcanzada por un Exocet lanzado desde tierra.

Después de la rendición la "Yarmouth" partió hacia las islas Sandwich del Sur para encontrarse con el "Endurance" y llegó a Tule del Sur el 20 de junio, para la operación "Keyhole", durante la cual el XV624 llevó a un equipo de bombardeo naval a la cercana isla Cook. La capitulación argentina se logró al día siguiente y la escuadrilla se encargó de transportar al personal a bordo del "Endurance" para la firma del acta. El buque zarpó el 21 de junio hacia Puerto Argentino, adonde llegó el 25 para transferir a los prisioneros de guerra. El 7 de julio la "Yarmouth" zarpó de regreso al Reino Unido y la escuadrilla desembarcó en Portland el 27, antes de que el buque amarrase en Rosyth el día siguiente.

Tripulación del Escuadrón 829 que operó en la escuadrilla de la "Yarmouth" durante la operación "Corporate": teniente P. G. Miller (comandante); mencionado en los partes; principal J. A. D'Souza.

DESPLIEGUE TRAS LA CAPITULACION

Como los siguientes buques y sus escuadrillas no salieron del Reino Unido hasta después de la capitulación argentina, no fueron elegidos para su inclusión en el texto principal de la obra. Sin embargo, detalles de algunos movimientos de las naves y sus escuadrillas se encuentran en las historias individuales.

Escuadrilla "Apollo" (041)

El buque y su escuadrilla (XS567 '-/479') no zarparon desde el Reino Unido hacia el Atlántico Sur hasta el 18 de junio.

Escuadrilla "Ariadne" (023)

El buque y su escuadrilla (XT426 '-/455') no zarparon desde el Reino Unido hacia el Atlántico Sur hasta el 8 de noviembre.

Escuadrilla "Bacchante" (052)

El buque y su escuadrilla (XS538 '-/425') no zarparon desde el Reino Unido hacia el Atlántico Sur hasta el 20 de junio.

Escuadrilla "Diomede" (021)

El buque y su escuadrilla (XV634 '-/423') no zarparon desde el Reino Unido hacia el Atlántico Sur hasta el 22 de junio.

Escuadrilla "Hecate" (013)

El buque y su escuadrilla (XV626 '-/414') no zarparon desde el Reino Unido hacia el Atlántico Sur hasta el 23 de julio.

CARACTERISTICAS INDIVIDUALES DE LOS APARATOS

Los detalles de las variantes individuales de los esquemas de baja visibilidad aplicados a los Wasps son explicados en la historia individual de cada aparato.

XS527 HAS.1

El 29/III/83 se hallaba en el Escuadrón 829, con la escuadrilla del "Endurance", código 434, cumpliendo misiones de patrulla costera y observación frente a Georgias del Sur. En la noche del 25 al 26/III/82 fue camuflado (junto con el XS539) después que uno de los aparatos de la escuadrilla del "Endurance" fuese avistado por un Alouette del "Bahía Paraíso". El camuflaje consistía en los colores negro/gris claro y verde oliva distribuidos irregularmente (cubriendo los números de código y la inscripción ROYAL NAVY) así como partes en blanco lavable en la medida de las necesidades. La inscripción ROYAL NAVY en caracteres pequeños fue pintada en el fuselaje, así como los números de serie en el costado de estribor, pero cubiertos con pintura gris clara. Se adoptaron escarapelas rojo/azul.

Tripulado por el capitán de corbeta Ellerbeck y el teniente Wells atacó al submarino "Santa Fe" que se hallaba en la superficie en tres ocasiones, cerca de la entrada de las bahías Cumberland, en Georgia del Sur, el 25/IV/82 usando misiles AS.12. Se hicieron tres impactos en la torreta. A consecuencia de los daños infligidos por esta escuadrilla y la de otros buques el sumergible regresó a Grytviken.

Partió con el buque desde Georgia del Sur el 16/VII/82 para regresar al Reino Unido (vía Malvinas y Ascensión) y llegó a la bahía de Weymouth el 19/VIII/82. No desembarcó, sino que permaneció a bordo del "Endurance" hasta que éste llegó a Chatham el 20/VIII/82. Acompañado por el XS539 y otros dos helicópteros del Escuadrón 829 de Portland (XS541 '-/(8)95' y el XT439 '-/605') escoltó al buque a puerto y partió más tarde ese día, junto con los otros tres se dirigió a Portland.

El pingüino insignia de la Escuadrilla del "Endurance" fue mantenido en las puertas posteriores de la cabina.

XS538 HAS.1
Desplegado despues del 14/VII/82

El 15/VI/82 se encontraba con el Escuadrón 829, escuadrilla de la "Bacchante", con base en Gibraltar, con el código '-/425'. Fue visto ese día pintado con el esquema de baja visibilidad (una capa de azul/gris RAF con escarapelas rojo/azul; no llevaba la inscripción ROYAL NAVY; los números de serie y código estaban pintados en negro). Zarpó con el buque hacia el Atlántico Sur el 20/VI/82. Permaneció con la "Bacchante" hasta que ésta regresó al Reino Unido y desembarcó en Portland el 30/VIII/82, antes de que el buque amarrase en Portsmouth ese mismo día.

XS539 HAS.1

El 29/III/82 se encontraba con el Escuadrón 829, en la escuadrilla del "Endurance", código 435, cumpliendo misiones de patrulla costera y observación frente a Georgias del Sur. En la noche del 25 al 26/III/82 fue camuflado (junto con el XS527) después que uno de los aparatos de la escuadrilla del "Endurance" fuera avistado por un Alouette del "Bahía Paraíso". El camuflaje consistía en los colores negro/gris claro y verde oliva distribuidos irregularmente (cubriendo los números código y la inscripción ROYAL NAVY) así como partes en blanco lavable, en la medida de las necesidades. La inscripción ROYAL NAVY en caracteres pequeños fue pintada en el fuselaje, así como los números de serie en el costado de estribor, pero cubiertos con pintura gris clara. Se adoptaron escarapelas rojo/azul.

Tripulado por el teniente Finding y el suboficial Nadin atacó en superficie el submarino argentino "Santa Fe", en la entrada de bahías Cumberlands, Georgia del Sur, el 25/IV/82, utilizando misiles AS.12 y logrando un impacto en la torreta. A consecuencia de los daños infligidos por esta escuadrilla y la de otros buques el sumergible regresó a Grytviken.

El 16/VII/82 zarpó con el buque de Grytviken, Georgia del Sur, para regresar al Reino Unido (vía Malvinas y Ascensión) y llegó a la bahía de Weymouth el 19/VIII/82. No desembarcó sino que permaneció a bordo del "Endurance" hasta que éste llegó a Chatham el 20/VIII/82. Acompañado por el XS527 y otros dos helicópteros del Escuadrón 829 de Portland (XS541 '-/8)95' y el XT439 '-/605') escoltó al buque a puerto y más tarde, junto con los otros tres, se dirigió a Portland.

El pingüino, insignia de la escuadrilla del "Endurance" fue mantenido en las puertas posteriores de la cabina.

XS562 HAS.1

El 29/III/82 se encontraba con el Escuadrón 829 como reserva en Portland, sin número de código. Asignado a la escuadrilla de la "Galatea" el 23/IV/82, el 3/V/82 se le pintó el apodo "One Eye" en su estructura (ver explicación más abajo en XT427). El 6/V/82 había sido camuflado con el esquema de baja visibilidad y tenía el código '-/360'. Estaba pintado de azul/gris RAF, sin la inscripción ROYAL NAVY y con los números de serie y código en negro y escarapelas rojo/azul. El 13/V/82 fue transferido a la escuadrilla del "Contender Bezant" y se le asignó el código '-/371' siempre con el esquema de camuflaje de baja visibilidad. Se embarcó en la bahía de Plymouth el 20/V/82, zarpando el 21/V/82 de bahía Start con destino a Ascensión y el Atlántico Sur. El 13/VII/82 dejó Puerto William con el buque para regresar al Reino Unido. Remolcando una insignia blanca (el XT427 remolcaba una roja) escoltó al barco hasta los muelles de Southampton el 1/III/82. Más tarde ese día despegó del barco hacia Portland donde permaneció guardado (nominalmente asignado a la escuadrilla del "Contender Bezant") hasta el 21/X/82, cuando fue transferido oficialmente a la del Cuartel General del Escuadrón 829.

"One Eye" (un solo ojo) se relaciona con la frustrada relación entre los cíclopes y Galatea en la mitología griega. El apodo fue conservado durante la permanencia a bordo del "Contender Bezant".

XS567 HAS.1
Desplegado después del 14/VI/82

El 29/III/83 se hallaba en el Escuadrón 829, escuadrilla de la "Apollo", con el código '-/470' y el esquema de camuflaje de baja visibilidad (azul/gris RAF con escarapelas rojo/azul; la inscripción ROYAL NAVY, números de serie y códigos en negro). El 18/VI/82 se embarcó en el "Apollo" antes de que partiera de Devonport para el Atlántico Sur, ese mismo día. Permaneció con el buque hasta que éste regresó al Reino Unido y cuando llegó Plymouth el 17/X/82 voló a Portland, antes de que el buque amarrase en Devonport al día siguiente.

XT420 HAS.1

El 29/III/82 se encontraba con el Escuadrón 829 como reserva en Portland sin código asignado. El 16/IV/82 se lo destinó a la escuadrilla del "Hecla" y ese mismo día fue conducido por carretera a Yeovilton, todavía sin código, pero llevando una insignia del Escuadrón 703 (una herencia del pasado) en el costado de babor y una del 829 en el de estribor. El 19/IV/82 salió de Yeovilton hacia Gibraltar a bordo del Hércules C.3 XV221. El 20/IV/82 fue probado en vuelo y embarcado en el "Hecla" en Gibraltar, antes de que el buque zarpase ese día hacia el Atlántico Sur. Más o menos en ese momento le fueron pintadas cruces rojas sobre fondo blanco en la nariz, los costados y parte inferior del fuselaje, y en el extremo superior del estabilizador. El aparato conservó el esquema de color azul/gris RAF, con inscripciones en blanco, así como los números de serie y códigos, más escarapelas del tipo "D". No se le pintó el código (416) aunque éste le siguió asignado. Permaneció con el buque durante todo el tiempo que duró el despliegue de éste y el 29/VI/82 zarpó desde el norte del estrecho de San Carlos, llegando a Devonport el 29/VII/82. Más tarde ese día partió en vuelo hacia Devonport y el 13/VIII/82 fue transferido a la Escuadrilla del Cuartel General del Escuadrón 829.

XT426 HAS.1
Desplegado después del 14/VI/82

El 15/VI/82 se hallaba en el Escuadrón 829, escuadrilla de la "Ariadne", código '-/455'. Permaneció allí y se lo vio a bordo del buque en Devonport el 28/X/82 y zarpó con este hacia el Atlántico Sur el 8/XI/82. Para esa época estaba pintado con el esquema de baja visibilidad (azul/gris RAF, con escarapelas rojo/azul; la inscripción ROYAL NAVY, los números de serie y código estaban pintados en negro). Permaneció con la "Ariadne" hasta que el barco regresó al Reino Unido, desembarcando en Portland el 25/III/83, antes de que aquel amarrase en Devonport el mismo día.

XT427 HAS.1

El 29/III/82 estaba en el escuadrón 829, en la escuadrilla del Cuartel General en Portland, con el código '-/602'. El 26/IV/82 fue transferido a la escuadrilla de la "Rhyl" (reemplazando al XT439 '-/446'). Reasignado a la escuadrilla del "Contender Bezant" el 13/V/82 con el esquema de baja visibilidad (azul/gris RAF, sin la inscripción ROYAL NAVY; número de serie y código '-/372' en negro, más escarapelas rojo/azul).

El 20/V/82 se embarcó en la bahía de Plymouth y zarpó con el buque desde la bahía Start el 21/V/82 rumbo a Ascensión y el Atlántico Sur. En algún momento la inscripción "One Eye the Wasp" fue aplicada en el fuselaje (ver explicación más abajo y en el XS562). El 13/VII/82 zarpó de Port Wiliam con el buque, de regreso al Reino Unido. Remolcando una insignia roja (mientras el XS562 remolcaba una blanca) escoltó al buque hasta los muelles de Southhampton el 1/VIII/82. E 2/VIII/82 voló desde el barco hacia Portland antes le ser transferido a la escuadrilla del Cuartel General el 6/VIII/82, con el código '-/606' con la inscripción ROYAL NAVY (ambas en negro). Cayó al mar frente a Portland el 6/IX/83 y fue conducido a la Unidad de Investigación de Accidentes en Lee-on-Solent el 9/IX/83. El 28/III/84 fue llevado al Museo Aeronaval de Yeovilton, para la Exhibición Malvinas (todavía estaba allí en julio del 85).

"One Eye the Wasp" se refiere a la frustrada relación entre los ciclopes y Galatea en la mitología griega. El XT427 no había estado relacionado de ninguna manera con la "Galatea", así que la razón por la que se le adjudicó ese apodo sigue siendo un misterio (a no ser que haya sido para complementar la inscripción "One Eye" en el XS562). Ver también Gazelle AH.1 XX444.

XT429 HAS.1

El 29/III/82 se hallaba en el Escuadrón 829, escuadrilla de la "Plymouth", código '-/445' operando desde Gibraltar en el operativo "Springtrain". Fue destacado directamente al sur el 2/IV/82. Para el 16/V/82 había sido pintado con el esquema de baja visibilidad (azul/gris RAF con escarapelas rojo/azul; la inscripción ROYAL NAVY borrada, se cree que con rectángulos negros; número de serie en negro). El código 445 fue mantenido, pero no se lo pintó.

Tripulado por el capitán de corbeta Dransfield y el suboficial Harper el 25/IV/82 atacó al submarino "Santa Fe" que se hallaba en emersión a la entrada de las bahías Cumberland, en Georgia del Sur. Un misil AS.12 fue disparado, el cual o bien erró al casco de la nave o no estalló (el sumergible había sido ya averiado por los ataques de otras escuadrillas).

El XT429 sufrió daños debido a esquirlas durante un ataque aéreo contra la "Plymouth" el 8/VI/82, que se produjo en el estrecho de San Carlos por parte de Daggers de la VI Brigada, pero posteriormente fue reparado y retornó al servicio.

Salió de la zona de exclusión con el buque el 21/VI/82 de regreso al Reino Unido. El 27/VI/82 voló a la "Glamorgan" para quedar allí provisoriamente en su hangar semidestruido y regresó a la "Plymouth" en Ascensión el 29/VI/82. El 12/VII/82 desembarcó en Portland antes de que el buque amarrase en Rosyth el 14/VII/82.

Fue visto en Portland el 21/IX/82 con cuatro cruces que indicaban el transporte de heridos, la silueta de un submarino (el "Santa Fe") y una daga, símbolo de las misiones de las fuerzas especiales, pintadas en la parte de babor del fuselaje.

XT432 HAS.1

El 29/III/83 se hallaba en el Escuadrón 829, en la escuadrilla del Cuartel General, código 'HT/414' (ex escuadrilla "Hecate") antes de ser reasignado a otra unidad. El 1/IV/82 fue transferido a la escuadrilla de la "Hydra" (en reemplazo del XS568). Se embarcó en la "Hydra" en Portsmouth el 23/IV/82 y zarpó con el buque el 24/IV/82 en ruta hacia el Atlántico Sur, con cruces rojas pintadas y el código "HT-/". Las cruces rojas (sobre fondo blanco) fueron aplicadas en la nariz, en los lados y debajo del fuselaje y sobre el estabilizador horizontal. El resto de la estructura y escarapelas del tipo "D". El código (415) no fue pintado aunque permaneció asignado al helicóptero, mientras que las letras "HT" fueron borradas. el 27/VIII/82 zarpó de Puerto Argentino de regreso al Reino Unido llegando a Portsmouth el 24/IX/82. El 27/IX/82 voló a Portland.

XT779 HAS.1

El 29/III/82 se hallaba en el Escuadrón 829, escuadrilla de la "Active", código "-/322" operando con el buque desde Gibraltar en el ejercicio "Springtrain". El 2/IV/82 partió del área del ejercicio hacia el Reino Unido junto con el barco, desembarcando en Portland el 6/IV/82, probablemente antes de que el buque amarrase en Devonport el mismo día. El 6/V/82 fue visto en Plymouth con el esquema de baja visibilidad ya pintado, es decir cubierto de azul/gris RAF y escarapelas rojo/azul (pero sin la inscripción ROYAL NAVY); los números de serie y código iban en negro. El 10/V/82 se embarcó en la "Active" desde Portland (poco después de que ésta partiese de Devonport) rumbo a Ascensión y el Atlántico Sur. El 15/VII/82 dejó bahía San Carlos con el buque para regresar al Reino Unido y llegó a Devonport el 3/VIII/82. Voló a Portland el 4/VIII/82.

XT794 HAS.1

El 29/III/82 se hallaba en el Escuadrón 829, escuadrilla del "Herald", código '-/325', en momentos en que el barco regresaba hacia Portsmouth después de un despliegue en el Medio Oriente. El 7/IV/82 voló hacia Portland, antes de que el buque amarrase en Portsmouth ese mismo día. El 24/IV/82 el "Herald" zarpó hacia Ascensión y el helicóptero se embarcó cuando el buque pasaba frente a la isla de Wight. Se le habían pintado cruces rojas (sobre fondo blanco) en la nariz, en los lados y parte inferior del fuselaje y la parte superior del estabilizador principal. El resto del aparato estaba pintado con el azul/gris RAF, con los números de serie e inscripciones en blanco y escarapelas del tipo "D". El código (325) le fue asignado pero no se lo pintaron. Del 13 al 29/V/82 permaneció fuera de servicio en espera de piezas de repuesto, pero finalmente se lo reparó con partes del XT420 de la escuadrilla del "Hecla". El 25/VI/82 zarpó de Montevideo con el barco de regreso para el Reino Unido y desembarcó en Portland el 21/VII/82, antes de la llegada del buque a Portsmouth más tarde el mismo día.

Durante su despliegue se lo vio con la inscripción "MASH 1" delante de la antena del equipo UHF y "BANDIT" cerca de la puerta delantera de estribor.

XT795 HAS.1

El 29/III/82 se hallaba con el Escuadrón 829, escuadrilla del Cuartel General en Portland, código '-/605'. El 17/V/82 fue transferido a la escuadrilla de la "Galatea" (en reemplazo del XS562) y probablemente se le asignó el código '-/360'. Este traslado duró poco, porque el 22/V/82 fue reasignado al "St. Helena" y recibió el código "-/373". Fue pintado con el esquema de baja visibilidad (azul/gris RAF, sin la inscripción ROYAL NAVY; números de serie y código en negro; escarapelas rojo/azul). Se embarcó en Portland el 11/VI/82 y zarpó hacia el Atlántico Sur el 13/VI/82. Permaneció con el buque hasta que éste dejó Puerto Argentino el 13/VIII/82 en ruta hacia el Reino Unido y desembarcó en Portland el 13/IX/82, antes de la llegada del buque a Rosyth, el 16/IX/82. Estuvo nominalmente a cargo de la escuadrilla del "St. Helena" hasta el 6/X/82, cuando fue transferido al Escuadrón 829 para reserva de primera línea.

Llevaba en las puertas posteriores de la cabina la insignia del "León Marino" de la Compañía de Navegación St. Helena. La insignia de la compañía había sido sacada del escudo de armas de la Nueva Compañía de Indias Orientales, que originalmente colonizó Santa Helena.

XV624 HAS.1

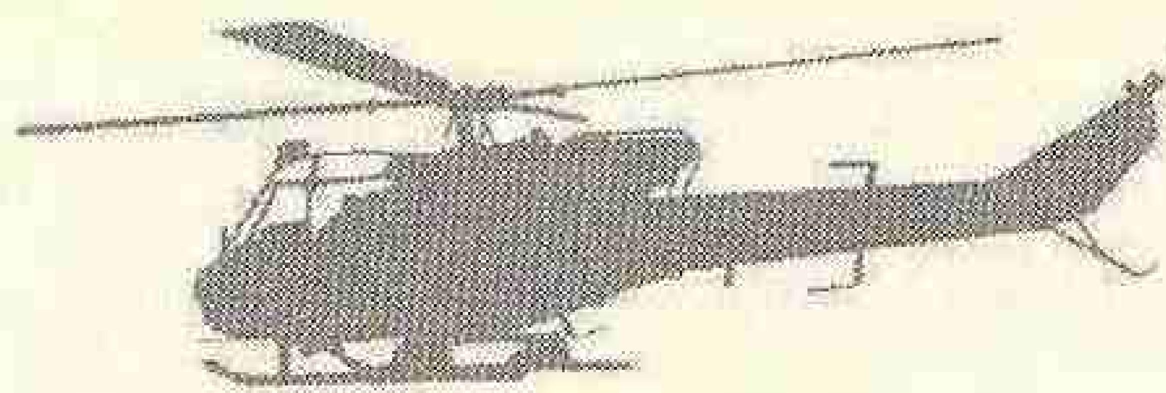
El 29/III/82 se encontraba en el Escuadrón 829, escuadrilla de la "Yarmouth" código '-/456', operando desde Gibraltar en el ejercicio "Springtrain". El buque salió de Gibraltar hacia Napoles el 3/IV/82 con el helicóptero a bordo, pero regresó el mismo día y arribó al siguiente. El 8/IV/82 partió con el buque hacia Ascensión y el Atlántico Sur. Para el 16/IV/82 estaba pintado con el esquema de baja visibilidad (azul/gris RAF, con escarapelas rojo/azul y número de serie en negro; la inscripción ROYAL NAVY se había borrado, se cree que cubriéndola con un rectángulo en negro). El código (456) fue borrado pero permaneció asignado al aparato. El 6/VI/82 partió de la zona de exclusión con la "Yarmouth" hacia Thule del Sur (vía Georgia del Sur) para participar en la operación "Keyhole" (recuperación de la isla). Al llegar el helicóptero el 20/VI/82 llevó a tierra a un equipo de apoyo de fuego naval en la cercana Isla Cook, antes de la capitulación argentina, ese mismo día. El 21 zarpó con el buque hacia Puerto Argentino, adonde llegó el 25/VI/82. El 7/VII/82 dejó la zona de exclusión junto con el buque rumbo al Reino Unido y desembarcó en Portland el 27/VII/82, antes de que el barco llegase a Rosyth, el 28/VII/82.

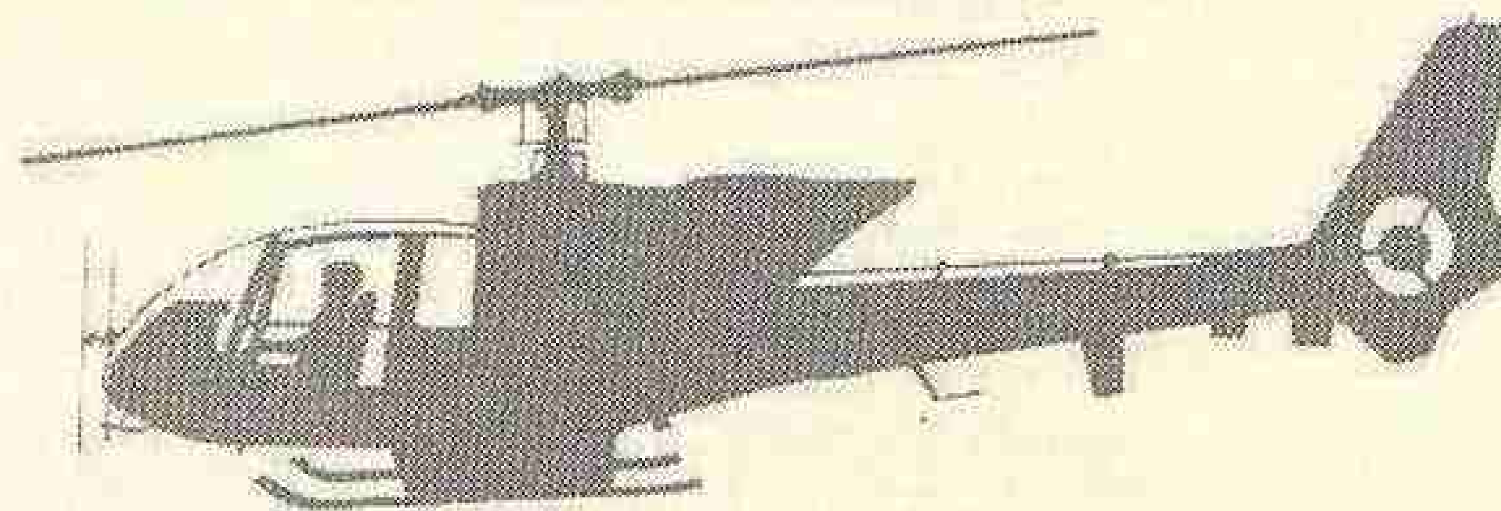
XV626 HAS.1
Desplegado después del 14/VI/82

El 15/VI/82 se encontraba en el Escuadrón 829, en la escuadrilla de la "Hecate" en Portland, con el código '-/414' y pintado con el esquema de baja visibilidad (azul/gris RAF con escarapelas rojo/azul; la inscripción ROYAL NAVY, serie y código en negro). El 20/VII/82 zarpó con el buque desde Portland para ser sometido a algunas reparaciones antes de continuar hacia Ascensión el 23/VII/82, donde la "Hecate" relevó al "Endurance" como buque de patrulla polar el 5/V/82. Permaneció en el buque hasta que éste regresó al Reino Unido, desembarcando en Portland el 18/II/83 antes de la llegada del "Hecate" a Portsmouth el mismo día.

XV634 HAS.1
Desplegado después del 14/VI/82

El 15/VI/82 se hallaba en el Escuadrón 829, escuadrilla de la "Diomede", código '-/423'. Se embarcó el 22/VI/82 desde Portland, justo después que el buque zarpase de Portsmouth el mismo día, en despliegue hacia el Atlántico Sur. Estaba pintado con el esquema de baja visibilidad de azul/gris RAF con escarapelas rojo/azul y la inscripción ROYAL NAVY, serie y código en negro. Permaneció con la "Diomede" hasta que ésta regresó al Reino Unido, volando hacia Portland el 17/X/82 antes de que el buque amarrase en Portsmouth el mismo día.





GAZELLE

SCOUT

La contribución del Escuadrón Aéreo de la 3ª Brigada de Comandos de Infantería de Marina (3CBAS) y el Escuadrón 656 en la operación "Corporate" fue incuestionable, aunque la falta de difusión hizo que no se apreciara en su justa medida el papel que cumplieron. Los Souts actuaron admirablemente como plataforma de misiles, aunque los argentinos no desplegaron tanques en Malvinas, y constituyeron un medio inapreciable para la evacuación de heridos, a menudo de noche y en condiciones extremadamente difíciles. También tuvieron a su cargo la misión vital de llevar suministros al frente, en momentos en que los helicópteros pesados se encontraban demasiado exigidos. En la parte final de la campaña las limitaciones de peso fueron frecuentemente ignoradas, confirmando una creencia que desde hacía tiempo tenían sus pilotos, de que el Scout "había sido diseñado y construido por un herrero". Pero la mayor prueba del éxito de estos helicópteros consiste en recordar que de los 12 que intervinieron en la operación "Corporate", no menos de un tercio obtuvo la Cruz de Vuelo Distinguido (DFC) para sus pilotos.

En cuanto al Gazelle, parece haber operado bien como helicóptero de observación sobre el terreno, pero su amplia cabina de perspex demostró ser vulnerable a los impactos. Aunque estaban armados con cohetes SNEB, los Gazelles no dispararon ninguno en combate, pero en cambio complementaron a los Scouts en la evacuación de heridos, transportando entre ambos a unos 400 hombres que debieron se retirados del combate. Tanto los Gazelles como los Scouts operaban sin dificultades desde los buques, sin un tren de aterrizaje especialmente diseñado como el que necesitaban los Lynx y Wasps.

ESCUADRON AEREO DE LA 3ª BRIGADA DE COMANDOS DE INFANTERIA DE MARINA

La 3ª CBAS se vio involucrada en la crisis desde sus comienzos. En respuesta a mensajes recibidos en Londres desde el Atlántico Sur, a mediodía del 1º de abril dos Gazelles AH.1 de la Escuadrilla "A" fueron puestos en condiciones de entrar en acción en cuatro horas de plazo.

Cuando llegó la noticia del desembarco argentino todo el Escuadrón Aéreo de la 3ª Brigada fue puesto en condiciones de entrar en acción en 72 horas, a las 0315Z del 2 de abril. El personal fue convocado y comenzaron de inmediato los trabajos de reparación y apresto de los helicópteros para su embarque hacia Malvinas. Al mando del mayor C. P. Cameron de la Infantería de Marina, la misión del 3CBAS era suministrar apoyo de helicópteros ligeros al cuartel general de la Brigada, con escuadrillas asignadas a los batallones 40, 42 y 45 IM. La dotación del escuadrón estaba constituida normalmente por 12 Gazelles sin armamento (nueve con base en el cuartel general de la unidad, en los cuarteles de Bickleigh, Plymouth y tres con la escuadrilla "M" en Arbroath, como apoyo del 45 de Comandos), cuatro Scouts AH.1 armados con misiles antitanques, más otros dos sin armamento. El 29 de marzo el 3CBAS tenía la siguiente dotación de helicópteros.

Tres Scout AH.1 del 3CBAS, Escuadrilla "B", vistos en Ascensión el 28-4-82, cuando ya se les había aplicado el esquema de camuflage de guerra y eliminado las identificaciones de los Royal Marines. (Vía Major A. Eames, RM)



Gazelle AH.1

XX376 "(C)K"	XX399 "(C)E"	XX413 "(C)Z"
XX377 "(C)L"	XX402 "(C)G"	ZA728 "(C)A"
XX380 "(C)M"	XX411 "(C)X"	ZA730 "(C)F"
XX392 "(C)B"	XX412 "(C)Y"	ZA776 "(C)H"

Scout AH.1 (c/misiles antitanques)	
XP902 "(D)T"	XT629 "(D)R"
XR627 '(D)Q"	XW616 "(D)P"

Scout AH.1 (utilitarios)	
XP893 "(D)S"	**XP907 "(D)U"**

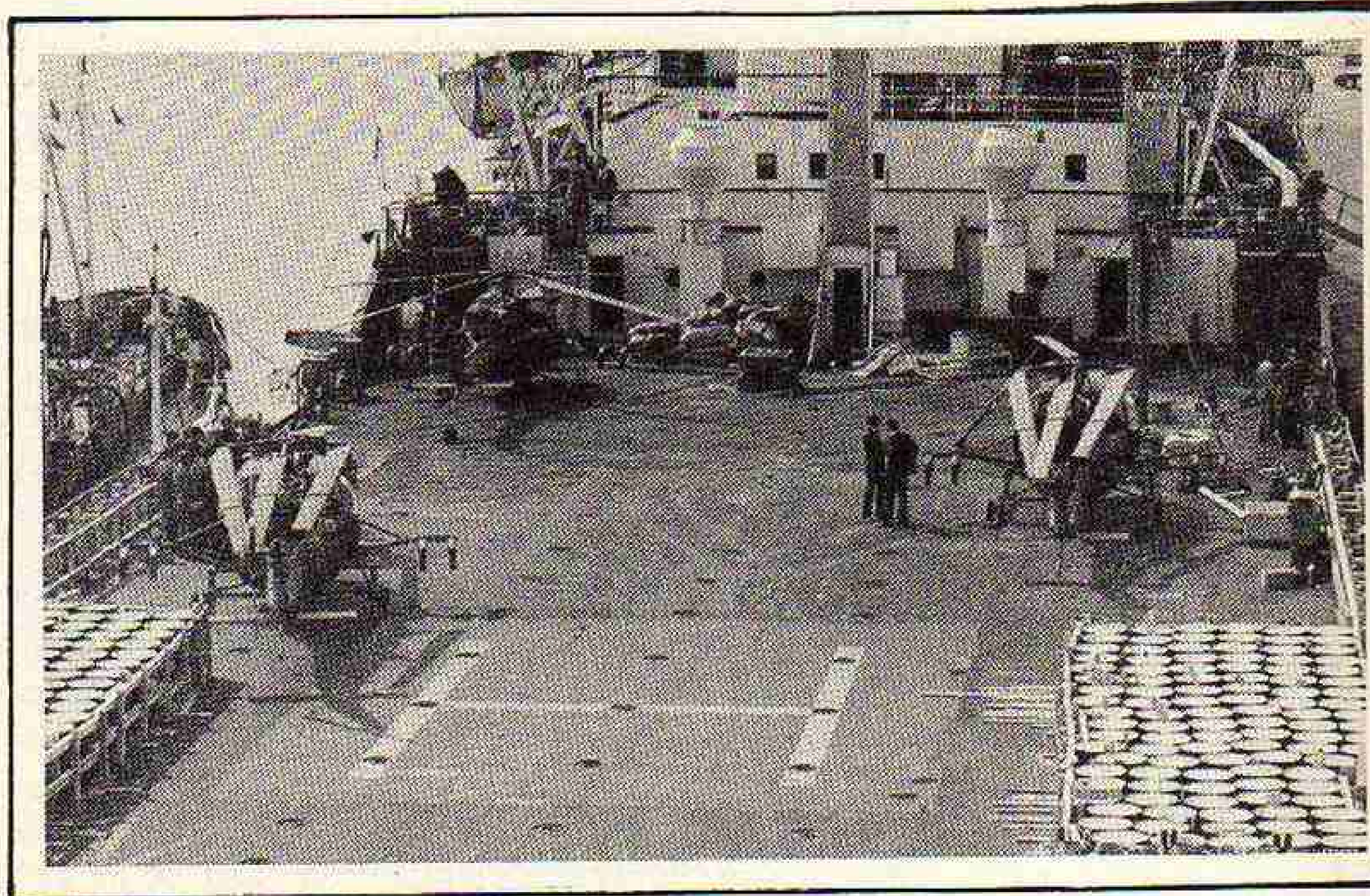
Nota: *El XP907 había operado previamente con misiles antitanques SS.11, pero progresivamente se le fue quitando su armamento hasta que fue relegado a la categoría utilitario.*

Aunque oficialmente estaban ubicados en los cuarteles de Bicksleigh los talleres próximos a las pistas de aterrizaje requirieron el traslado temporario de los helicópteros del 3CBAS, con asiento en Plymouth, a la cercana Coypool.

En realidad, debido a un defecto en materia de resistencia el XX377 se encontraba siendo objeto de un programa de importantes modificaciones en Fleetlands, mientras que el XX399 "en gran parte inutilizado" después de un accidente (este último fue luego canibalizado para obtener repuestos). Se dirigió entonces un inmediato requerimiento al Director del Cuerpo Aéreo del Ejército, para obtener aparatos de reemplazo y el 3CBAS subrayó la necesidad de Gazelles con soportes fijos para equiparlos con flotadores. El Escuadrón Avanzado de Helicópteros de Middle Wallop tenía tres helicópteros que habían estado destinados en Belice (XX409/AA, XZ326/W y XZ338/X) todos ellos con las modificaciones requeridas. De esta manera, el 3 de abril, dos de esos Gazelles (el XZ326 y el XZ338) volaron desde Middle Wallop hasta Plymouth para reconstituir a pleno la capacidad del 3CBAS, aunque se pasó por alto el hecho que el XZ326 era uno de los Gazelles equipado con el anticuado motor Astazou IIIN2. De los Scoutz AH.1 el XP902 fue llevado en vuelo a Middle Wallop el 3 de abril para un cambio de motor en los Talleres Aeronáuticos 70, mientras los restantes fueron llevados a Yeovilton el 4 de abril, para ser modificados en la Unidad Móvil de Reparaciones, Transporte y Salvamento (MARTSU). Esto incluía la colocación de blindaje y escudos deflectores de calor en los escapes de los aparatos, todos los cuales fueron traídos de Irlanda del Norte hasta Aldergrove en Hércules. Al mismo tiempo se decidió reemplazar a dos de los helicópteros utilitarios por unidades con armamento antitanque, así que el XV40 y el XW615 del Escuadrón 657 fueron llevados en vuelo desde Oakington a Yeovilton el 4 de abril, a cambio del XP893 y del XP907. Ambos utilitarios se llevaron a Middle Wallop, donde el XP907 fue totalmente restaurado cambiándole la cabina por la del XR630 (ex AETW). El XP893 permaneció en Middle Wallop en el Escuadrón de Demostraciones y Pruebas, hasta que se lo llevó a Wroughton el 16 de julio

El 5 de abril los helicópteros comenzaron a dispararse hacia sus lugares de embarque. Los tres Gazelles AH.1 de la Escuadrilla "C" (XX402, XX411, XX412) fueron llevados en vuelo a Devonport donde aterrizaron a bordo del "Sir Galahad" entre las 0815Z y 0845Z, mientras que los aparatos de la Escuadrilla "A" (XZ326, ZA730 y ZA776) los siguieron para posarse en el "Sir Geraint" entre las 0830Z y las 0900Z. La Escuadrilla "M" (XX376, XX380, XX413) voló el mismo día a Marchwood con la mitad de los helicópteros de la "B", los Scouts XV140, XW615 y XW616) para embarcarse en el "Sir Percivale" y "Sir Lancelot" respectivamente. El Grupo de Mantenimiento Avanzado y el Equipo de Reparaciones de Vanguardia se embarcaron en el "Sir Geraint" en Devonport el 5 de abril. Los embarques finales se realizaron al día siguiente, cuando los restantes Scouts de la Escuadrilla "B" (XP902, XZ338 y ZA728) y el cuartel general del escuadrón volaron a bordo del "Fearless" después que el buque salió de Portsmouth. A pesar de informes posteriores, según los cuales 3CBAS sólo planeaba llevar nueve Gazelles AH.1, debe darse cierto crédito a las afirmaciones del Jefe de Logística, según las cuales, problemas de espacio impidieron el embarque de los 12 aparatos. Simplemente habría sucedido que los buques iban tan cargados que a tres de los Gazelles (XX392, XZ338 y ZA728) no se les dio lugar para embarcar junto con otros vehículos y equipos. Parece también que un pedido que se hizo de descargar al XZ326 y reemplazarlo por el XX392 o el ZA728 también fue denegado por el Jefe de Logística, debido a la falta de tiempo. En consecuencia el XZ326 (que no era considerado de suficiente nivel por el 3CBAS) fue fletado hacia el sur. De los que se quedaron, el XZ338 fue llevado de vuelta el 7 de abril al Escuadrón Avanzado de Helicópteros junto con el XZ392 (para reemplazar al XZ326) mientras que el ZA728 permaneció temporariamente en Plymouth hasta que el 19 de abril fue entregado al Escuadrón 656.

Debido a que se desplegaron sólo nueve Gazelles, pero fueron todas las tripulaciones disponibles, la relación piloto-helicópteros era 2 a 1, mientras que para el resto de los tripulntes fue justo por encima de 1:1. La Escuadrilla "B" tenía siete tripulaciones para sus seis Scouts AH.1. El entrenamiento se practicó casi diariamente en el trayecto entre el Reino Unido y Ascensión,



Aquí se ven los tres Scout del Escalón Avanzado del Escuadrón 656, a bordo el "Europic Ferry", pocas horas antes de salir de Southampton hacia el Atlántico Sur el 22-4-82. (Michael I. Draper)

mientras el Grupo Avanzado de Mantenimiento realizaba tareas de último momento en difíciles condiciones. El 16 de abril, por ejemplo, las barras de torsión comenzaron a experimentar pérdidas en el XZ326, después de haber sido cambiadas un par de días antes. La única solución parecía ser el reemplazo de toda la cabeza del rotor principal, una operación que incluía llevar a mano la pieza desde los hangares hasta la cubierta de vuelo. Cuando el buque llegó frente a Ascensión, los Gazelles volaron hacia Wideawake para que se le hicieran dos importantes modificaciones: la colocación de transponders de 1 banda y el montaje de soportes para cohetes SNEB de 68 mm.

La falta de armamento defensivo adecuado en los Gazelles había sido advertida antes de su salida del Reino Unido, así que cuando zarparon los buques el Ministerio de Defensa inició un formidable programa de selección y pruebas de un sistema de armas que se efectuó contra reloj, pues debía ser instalado cuando los aparatos llegasen a Ascensión. Que esto pudiera concretarse fue uno de los tantos éxitos que se registraron durante la operación "Corporate". Con el dato que cohetes SNEB habían sido disparados individualmente con un lanzador experimental desde un Scout en 1970 y el hecho que estos cohetes formaban parte del armamento de los Harriers GR.3, el Cuerpo Aéreo del Ejército seleccionó al MATRA/SNEB 68 mm. para ese tipo de helicópteros. El Gazelle AH.1 XW847 del Escuadrón de Demostraciones y Pruebas voló el 7 de abril a Yeovilton para que se les adaptase un compartimento y un sistema basado en un estudio de la compañía Westland. Al mismo tiempo se realizaron esfuerzos para determinar las existencias disponibles de lanzacohetes de seis tubos.

En las primeras horas del 8 de abril un avión "charter" voló desde Hurn a París con técnicos de la Westland (entre otros) para iniciar negociaciones con MATRA, para el suministro de equipos suficientes y de detalles técnicos para las pruebas a comenzar en el Reino Unido. *(Aunque el Ejército se refería siempre a los lanzacohetes "SNEB" los de 68 mm. eran fabricados conjuntamente por MATRA y Brand Armements. Cuando se produjeron ciertas dificultades en las negociaciones de París, los británicos sugirieron que se iban a poner en contacto con Brandt. Los lanzacohetes MATRA que fueron adquiridos luego se denominaron siempre "SNEB"* [*el producto de Brandt*]. *Todos los proyectiles de 68 mm. fueron suministrados al Ejército de los depósitos de la RAF.)* Se tuvo éxito en obtener la información esencial y ya de regreso en Yeovil, el 9 de abril, el equipo de Westland comenzó a analizarla mientras se establecían turnos corridos de 24 horas en los talleres, con el propósito de construir e instalar equipos de prueba en el XW847. Al mediodía del 10 de abril ya se habían entregado dos lanzacohetes en Yeovil y los vuelos de prueba comenzaron a la mañana siguiente. El lunes de Pascua (12 de abril) el XW847 realizó ejercicios de tiro en Larkhill, operando desde el Centro Experimental de Aviones y Armamentos de Boscombe Down. Durante las pruebas un blanco de las dimensiones aproximadas de un pelotón fue alcanzado por 12 cohetes desde una altura de unos 5.500 pies. Cuando terminaron las pruebas el XW847 regresó a Yeovil y se confirmó el contrato con MATRA para el suministro de más lanzacohetes y proyectiles (12 de abril). Al día siguiente el Andover C.1 XS606 de la Escuela Imperial de Pilotos de Prueba voló a Avignon, vía Orly para buscar más lanzacohetes, regresando a Lyneham temprano al día siguiente. Desde allí los lanzacohetes fueron enviados a Yeovilton para su transporte a Ascensión. Mientras tanto el XW847 regresó a Boscombe Down el 13 de abril para una rápida verificación de la instalación de los SNEB en vista de su operación desde buques. Un segundo Gazelle (el XX450/F del Escuadrón Avanzado de Helicópteros) voló desde Middle Wallop hasta Yeovilton el mismo día, para ser utilizado como reserva en las pruebas, pero no se lo usó. Con el sistema SNEB aprobado para su empleo operacional, los lanzacohetes fueron desmontados del XW847 y llevados a Yeovilton para su envío con los cinco equipos iniciales. Más equipos llegaron desde Francia el 18 de abril y éstos, junto con repuestos e importante documentación, fueron despachados hacia Ascensión a tiempo para la llegada de los Gazelles del 3CBAS. Los dos aparatos de prueba (XW847 y XX450) regresaron a Middle Wallop el 15 de abril.

La primera prueba de tiro con los cohetes SNEB fue llevada a cabo por la escuadrilla "A" del 3CBAS el 23 de abril y el destacamento de los Talleres Aeronáuticos 70 había completado todos los trabajos necesarios (la instalación de los transponders de 1 banda y los lanzacohetes) en cinco días, a tiempo para la siguiente etapa del escuadrón en su camino al sur. Solamente un aterrizaje forzoso del XZ 326 el 29 de abril (se había quedado sin combustible) matizó la estadía del 3CBAS en Ascensión, donde no hubo ningún otro incidente. La llegada a la isla del "Sir Tristram" el 28 de abril, permitió a la sección de la escuadrilla "B" que se encontraba a bordo del "Fearless" cambiar de buque (se trataba de los Scouts AH.1, XP902, XR627 y XT629). Sin embargo, como el cuartel general de la brigada debía permanecer a bordo del "Fearless" y el buque de desembarco debía partir primero hacia Malvinas, se consideró necesaria la permanencia de dos helicópteros de enlace a bordo del primero, así que el XR627 y el XT629 regresaron al día siguiente. Todos los Gazelles retornaron a los buques de desembarco a tiempo para la partida hacia el sur desde Ascensión en la noche del 29 al 30 de abril, junto con el "Pearleaf" y la "Antelope". El "Fearless" permaneció una semana más en Ascensión para esperar la llegada de otros barcos desde Gran Bretaña, especialmente del "Europic Ferry" que llevaba a bordo a una Sección Avanzada del Escuadrón 656 (Scouts AH.1 XR628, XT637 y XT649) y el "Norland" con el 2º Regimiento de Paracaidistas. Ambos buques llegaron a Ascensión justo antes del amanecer del 7 de mayo y la Sección del Escuadrón 656 fue formalmente transferida a la Infantería de Marina y denominada Escuadrilla 6 (656) 3CBAS. (N.B.: Esto sugeriría que las escuadrillas ya existentes del 3CBAS fueron numeradas de 1 a 4, pero no existen evidencias de esto.) Al mismo tiempo se borraron las letras de código de los tres Scouts del Escuadrón 656 y se les adjudicaron otras con la secuencia del 3CBAS: XR628 "DO", XT637 "DV" y XT649 "DN". (Aunque ahora la dotación de Scouts AH.1 del 3CBAS se había incrementado a nueve heli-

cópteros, más detalles sobre los tres del Escuadrón 656 serán hallados en la nómina de esta unidad.)

El Grupo "Fearless" (Fearless", "Norland", "Europic Ferry" y "Atlantic Conveyor") partieron de Ascensión a las 2130Z del 7 de mayo. Desde el 10 el grupo comenzó a encontrarse con otros buques de la Fuerza de Tareas. En esa fecha se unió al "Canberra", el "Elk", la "Ardent", el "Intrepid" y el 11 a la "Argonaut" y al "Tidepool". El entrenamiento en vuelo continuó durante esta segunda etapa del viaje hacia el sur, aunque en una escala menor debido a la necesidad de preservar la estructura de los aparatos en materia de horas de vuelo. Cada una de las tripulaciones de los Scouts practicó aproximaciones controladas desde el buque con el "Fearless" (8 de mayo), ascenso y descenso de cargas en el "Europic Ferry" (10 de mayo) y vuelo nocturno nuevamente desde el "Fearless" (también el 10 de mayo). Los tres Scouts del Escuadrón 656 y uno de los helicópteros del "Fearless" (XT629) volaron el 11 de mayo a bordo del "Elk", donde fueron guardados bajo cubierta hasta el 17 de mayo debido a que presentaban indicios de corrosión por el agua de mar. El Scout que permaneció a bordo del "Fearless" (XR627) fue llevado entonces al "Europic Ferry" para continuar con el entrenamiento y las operaciones de transporte en helicóptero siguieron con el destacamento del Escuadrón 656 hasta el desembarco del "Día-D".

El 16 de mayo a las 1800Z el Grupo "Fearless" se encontró con los de desembarco en el borde de la zona de exclusión, de manera que nuevamente el 3CBAS se encontraba en un solo grupo, en posición para los desembarcos en San Carlos. El 17 de mayo los cuatro Scouts guardados en el "Elk" volaron al "Europic Ferry" y en la tarde del 19 de mayo cada uno de ellos disparó un SS.11 en el mar, como preparación final para los desembarcos. El 20 de mayo (D-1) se produjeron numerosos traslados, cuando terminaron de ponerse en posición para el asalto a la isla. Dos Scouts (XP902, XT629) fueron transferidos al "Stromness" en apoyo del 45 de Comandos, mientras que los tres Gazelles de la escuadrilla "A" (XZ326, ZA730, ZA776) fueron transferidos del "Sir Geraint" al "Sir Tristram". Los Scouts que se encontraban a bordo del "Sir Lancelot" permanecieron donde estaban, así como los del "Sir Galahad" y del "Sir Percivale". El orden de batalla del 3CBAS fue dispuesto de la siguiente manera:

Escuadrilla "A" *(Comandante capitán A. Newcombe)*

(1) 1 Gazelle (SNEB) como apoyo directo del Cuartel General de la brigada desde primera hora del día.
(2) 1 Gazelle (SNEB) como apoyo directo del Regimiento 29 de Comandos, como apoyo de fuego, dirección y coordinación. Listo para entrar en acción en 15m, a partir de las últimas horas del Día-D.
(3) 1 Gazelle (SNEB) en apoyo directo del Regimiento 29 de Comandos para cualquier misión, desde las primeras luces del Día-D.

Escuadrilla "B" *(Comandante capitán J. P. Niblett)*

(1) 1 Scout como apoyo directo de la Brigada de Comandos.
(2) 2 Scouts (con armas antitanques) en apoyo del 40 de Cdos.
(3) 2 Scouts (con armas antitanques) en apoyo del 45 de Cdos.

Escuadrilla "C" *(Comandante cap. de corb. C. Coryton)*

A órdenes desde el amanecer del Día-D para suministrar dos Gazelles (SNEB) como apoyo directo del Escuadrón 846 en misiones de escolta y protección. Además de suministrar un helicóptero de observación para ubicar lugares donde ubicar posiciones de artillería antiaérea.

Escuadrilla "M" *(comandante capitán N. Pounds)*

Para suministrar dos Gazelles (SNEB) como apoyo directo del 42 de Comandos desde el amanecer del Día-D. Un Gazelle como reserva.

Escuadrilla "5" *(comandante, cap. J. G. Greenhalgh)*

(1) 2 Scouts (con armas antitanques) en apoyo directo del 2 de Paracaidistas.
(2) 2 Scouts (con armas antitanques) en apoyo directo del 3 de Paracaidistas.

Justo antes del alba del 21 de mayo el escuadrón completo zarpó hacia el estrecho de San Carlos a bordo de los buques del Grupo Anfibio. Dos Gazelles de la escuadrilla "A" despegaron inmediatamente para apoyar un ataque del Escuadrón Especial de Botes (SBS) en Fanning Head, mientras que al romper el día dos Gazelles de la escuadrilla "C" (cada uno con una



El Gazelle XX412/(C)Y del 3CBAS posado en Teal Inlet el 5-6-82, mientras apoyaba un desplazamiento de los paracaidistas del Regimiento 3 desde San Carlos a ese punto. (Vía Major A. Eames, RM)



Otro Gazelle del 3CBAS posado en proximidades del Monte Kent, junto al puesto de comando del Comando 42 de Royal Marines, que operaba desde un trailer remolcado por un Volvo BV202.

ametralladora montada en la puerta posterior para protección) despegaron del "Sir Galahad" a las 1100Z para confirmar la ausencia de tropas enemigas en determinadas posiciones, que habían sido elegidas como ubicación para baterías de Rapier y que los que planearon la operación "Sutton" sabían que no podían ser alcanzadas desde tierra. El XX402 y el XX411 reconocieron dos posiciones para los Rapier utilizando una técnica de penetración de alta velocidad. Los Gazelles se dividieron entonces para comenzar una segunda fase de la misión de la escuadrilla "C", la de ofrecer escolta y protección a los Sea Kings del Escuadrón 846 que para esos momentos habían empezado a desembarcar suministros desde los barcos que se hallaban en el Estrecho de San Carlos. El Gazelle XX411 (sargento A. P. Evans/sargento E. R. Candlish) se encontró con el Sea King HC.4 ZA296 cuando éste despegó del "Canberra" llevando colgada una carga de munición para morteros. El Sea King se dirigió –pasando Hospital Point– hacia el establecimiento San Carlos, sobrevolando la vanguardia del 3 de Paracaidistas. Ambos helicópteros continuaron hacia Punta Cameron, donde la tripulación del Sea King se dio cuenta del error que había cometido al adelntarse tanto y haciendo un giro de 180° se dirigió hacia el oeste. El XX411 también viró, pero cuando completaba la maniobra (alrededor de las 1141Z, a 80 nudos y a 40 pies de altura) fue alcanzado en el rotor de cola y en el motor por seis disparos de armas ligeras. Estos provenían de una unidad del Ejército, la compañía "C" del Regimiento 25 de Infantería. El Gazelle se inclinó violentamente y comenzó a perder altura y en diez segundos Andrews Evans logró posarlo en el mar, pese a estar herido en el pecho y en el estómago. El XX411 se hundió rápidamente pues su sistema de flotación le había sido retirado para ubicar el soporte de la ametralladora de abordo. Ambos tripulantes se las arreglaron para abandonar el helicóptero y Candlish ayudó a su colega, gravemente herido, a nadar hasta la costa. Desgraciadamente Andrew Evans murió poco después.

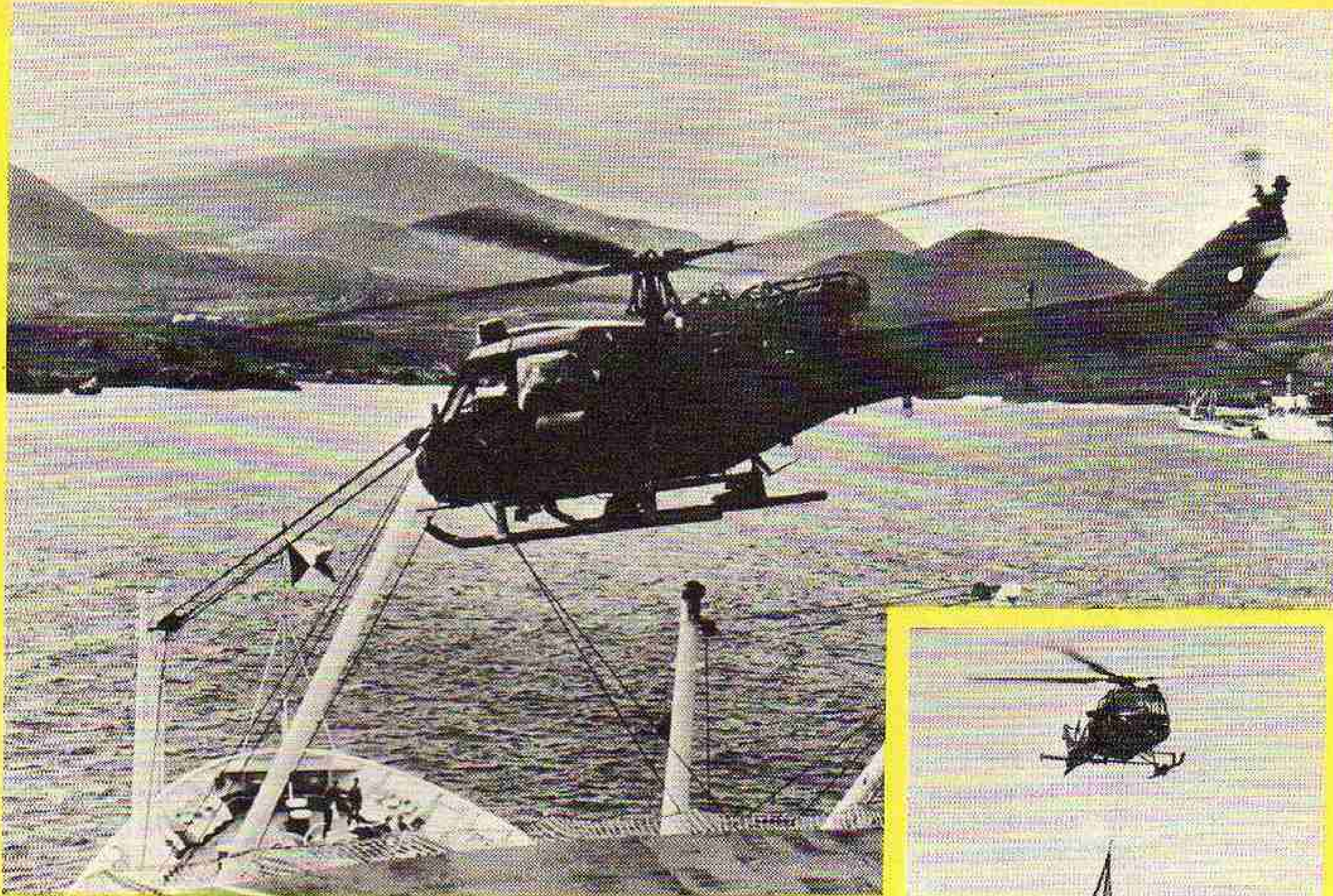
Minutos después de esta pérdida, el XX402 (teniente K. Francis/cabo primero B. Griffin) fue enviado delante de otro Sea King para obtener más información sobre las posiciones argentinas. El Gazelle sobrevoló Punta Cameron e hizo un giro a la izquierda a 70 pies de altura cuando (alrededor de las 1146Z) fue también alcanzado a estribor y abajo por el fuego de armas ligeras de la misma unidad del Ejército que había derribado al XX411. El XX402 se estrelló en la falda de una colina cerca de Clam Creek (UC637922) y sus dos tripulantes murieron instantáneamente. El Gazelle XX412 (capitán R. J. Makeig Jones/cabo R. Fleming) de la escuadrilla "C" también recibió varios impactos de armas ligeras en las primeras horas del día, pero consiguió volar hasta el "Sir Galahad". El Gazelle fue puesto en servicio nuevamente dos horas después luego de habérsele efectuado reparaciones. Al concluir la jornada todos los Gazelles restantes regresaron a sus respectivos buques para pasar la noche, mientras que los Scouts permanecieron en tierra, en un punto justo al norte de la planta frigorífica de Bahía Ajax. Entre ellos se encontraba el XR627 que se había unido a la escuadrilla "B", después de operar desde el "Europic Ferry".

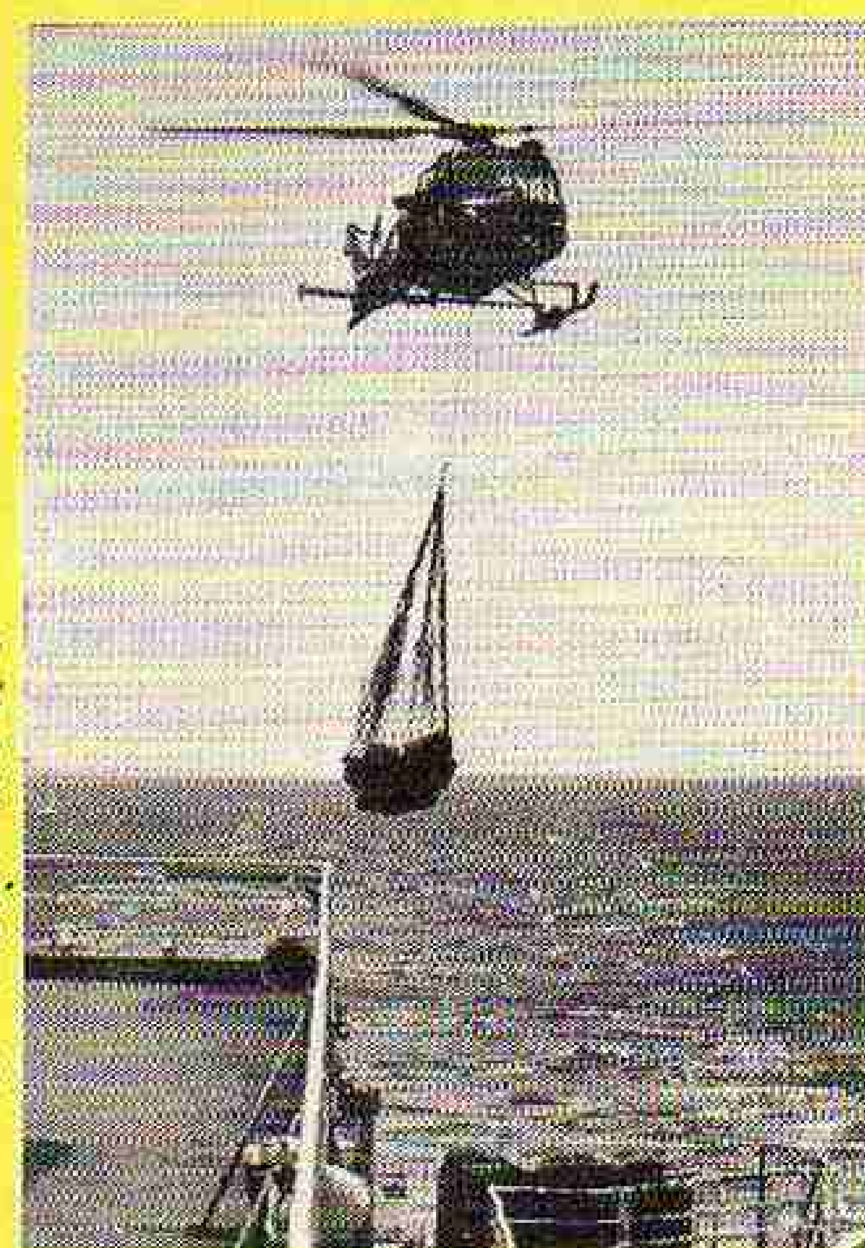
Fue así que el 3CBAS fue la primera unidad aérea con base en Malvinas. Los tres Scouts del Escuadrón 656 regresaron a bordo del "Europic Ferry" al que se le ordenó salir del estrecho durante la noche, en prevención de ataques aéreos al amanecer.

El cuartel general de la 3ª Brigada de Comandos se trasladó a tierra en San Carlos al alba del 22 de mayo y las tres escuadrillas de Gazelles también volaron hacia la costa, para dispersarse y protegerse en vista de la posibilidad de ataques de la aviación argentina. La escuadrilla "A" se unió al 40 de Comandos en base de Montañas Verdes, San Carlos, la "C" se trasladó a una posición enfrente de Bahía Bonners y la "M" se instaló justo al norte de Bahía Ajax, mientras que el cuartel general del escuadrón y el grupo avanzado de mantenimiento ocuparon otro lugar. Las ubicaciones elegidas por el 3CBAS demostraron haber sido bien elegidas, pues entre el 22 y el 25 de mayo gran número de aviones argentinos las sobrevolaron, pero ninguno atacó directamente las posiciones del 3CBAS. En realidad los únicos daños registrados por la unidad durante el período inicial de su traslado a tierra firme se produjeron el 27 de mayo, cuando una esquirla que saltó de un depósito de municiones incendiado en Bahía Ajax alcanzó al XR627, cuando se le estaban efectuando reparaciones. Sin embargo, para el 31 de mayo estaba de nuevo en condiciones de volar. El 22 de mayo se produjo un cambio de elementos en las escuadrillas cuando el Gazelle XX376 fue transferido de la "M" a la "C" para compensar las pérdidas sufridas por esta última el "Día-D".

El 27 de mayo, cuando comenzó el avance del 2 de Paracaidistas hacia Darwin, los dos Gazelles de la escuadrilla "M" (XX380 y XX413) al mando de Nick Pounds se les asignó la misión de apoyo directo, como a los dos Scouts de la escuadrilla "B" (XP902 y XT629), comandados por Fred Niblett. Con las primeras luces del 28 de mayo los cuatro helicópteros se desplazaron hacia la posición del escalón avanzado del escuadrón, en las montañas Sussex y allí, cuando el tiempo lo permitía, avanzaron hasta Camila Creek.

Desde allí comenzaron a transportar munición a la línea del frente, hasta que a las 1445Z llegó la información de que el jefe del 2 de Paracaidistas (teniente coronel H. Jones) y otros del Batallón Táctico del Cuartel General habían sido "gravemente heridos". Ambos Gazelles aterrizaron inmediatamente, mientras que la munición para armas ligeras que había sido cargada a bordo de los Scouts fue sacada "en segundos" y se metieron camillas en la parte posterior de la cabina, para que las asegurasen los artilleros. Los aparatos despegaron inmediatamente para rescatar a los heridos y mientras volaban hacia la vanguardia el XP902 (capitán J. P. Niblett/sarg. J. W. Glaze) y el XT629 (teniente R. J. Nunn/sarg. A. A. Belcher) fueron atacados por dos Pucarás de la III Brigada. Ambos Scouts lograron evitar con éxito el primer ataque, prevenidos por sus artilleros. Uno de los Pucarás (seguramente el A-537 piloteado por el teniente Giménez) atacó nuevamente y el sargento Belcher resultó herido en la pierna derecha por un proyectil de cañón de 20 mm. y en la espinilla izquierda por balas 7,62 mm. mientras que Richard Nunn fue alcanzado por un impacto directo y murió instantáneamente. Al estrellarse el helicóptero, a una milla al sudeste de Camilla Creek House, el sargento Belcher salió despe-





Arriba: Contra el fondo de Punta Pirámide, en la isla Ascensión, se ve al Scout AH.1 XR627/DQ de la Escuadrilla "B" del 3CBAS despegar dede la plataforma de proa del "Canberra". Este buque tenía otra plataforma a popa y más tarde, a raíz del intenso tráfico de helicópteros, debieron habilitarle una tercera, al centro, sobre la superestructura, delante de las chimeneas. La foto fue probablemente tomada el 30-4-82. (Dr. P. E. Mayner P. & O.).
Derecha: Durante la Operación "Corporate", se amplió la carga autorizada de los Scout de 5.350 libras a 5.500 libras, lo que permitió un mejor uso de su capacidad de transporte mediante eslingas colgadas bajo el fuselaje. Aquí se ve a un Scout no identificado aproximándose al "Norland" circa el 18-5-82.
(Vía R. Hill)



A causa de una "plantada" del motor en vuelo desde Wideawake al "Sir Geraint", este Gazelle (el XZ326 (C)W se incrustó en la playa. La habilidad del piloto, sargento S. Congdon, hizo que el aterrizaje de emergencia se produjera sin daños mayores para la máquina. Alrededor de ella se ven algunos curiosos en ropas de playa. (Vía Co. D.E. Canterbury, AAC)

dido del aparato y a pesar de sus horribles heridas logró inyectarse un sedante. Mientras tanto, el XP902 regresó a Camilla Creek y el Gazelle XX413 (capitán N. Pounds/cabo J. C. Wood) despegó inmediatamente para ubicar al Scout derribado. El XP902 voló nuevamente hacia la vangurdia porque el sargento Belcher había sido hallado vivo y lo evacuó al hospital de primera línea en Bahía Ajax. Cuando Jeff Niblett se aproximaba a este lugar, pudo pasar un informe radial sobre la situación del 2 de Paracaidistas, así que se decidió enviar dos Scouts del Escuadrón 656 (XT637 y XT649) para la evacuación de heridos. El XP902 cargó nuevamente combustible en las posiciones del Escuadrón 656, antes de regresar a Camilla Creek, seguido por los helicópteros de esa unidad y dos Scouts del 3CBAS armados con cohetes SS.11, piloteados por el sargento J. P. Menghini (XW615) y suboficial del 2° A. S. Robinson (XW616).

A consecuencia de una exitosa maniobra de ataque en pinza, el asalto contra Gosse Green adquirió impul-

so. Se decidió entonces que los Scouts armados con SS.11 no eran más necesarios, así que regresaron a Bahía Ajax. Los restantes permanecieron el resto de la jornada dedicados a una intensa tarea de evacuación de heridos. En reconocimiento por el extraordinario coraje de que dio muestras Richar Nunn al volar hacia la vanguardia en el momento culminante de la batalla, se le otorgó póstumamente la Cruz de Vuelo Distinguido. También se reconoció el liderazgo ejercido por Jeff Niblett al mando de la escuadrilla "B". Por su excepcional habilidad y trabajo de equipo con el otro tripulante para evadir el ataque del Pucará, así como por un hecho posterior, cuando evacuó a un infante de marina herido desde el Monte Challenger en medio de la oscuridad y la niebla, también se le otorgó la misma condecoración.

Inmediatamente después de la capitulación de Darwin y Goose Green el 3CBAS asumió la tarea del suministro de agua, provisiones y combustible, seguida por el traslado de importantes prisioneros para su interrogatorio en San Carlos. A consecuencia de una información suministrada por los civiles de Goose Green a la escuadrilla "M" se le asignó una misión: Varios de los habitantes del lugar habían visto eyectarse a un piloto de Harrier GR.3 (XZ988) unas millas al oeste de la población. El Gazelle XX380 (teniente W. L. Scott/sarg. K. Priest) partió para investigar cada casa en esa área, con la esperanza de que el piloto (jefe de escuadrón R. D. Iveson) estuviera escondido en alguna de ellas. La búsqueda tuvo éxito e Iveson fue hallado en Paragon House, siete millas al oeste de Goose Green y conducido a San Carlos. Con la llegada allí de la 5ª Brigada de Infantería, la sección de tres Scouts del Escuadrón 656 que operaba con el 3CBAS desde el 7 de mayo, retornó al control del cuartel general del 656 a partir del 1º de junio. Entretanto los aparatos del 3CBAS habían comenzado a prestar apoyo a la 3ª Brigada de Comandos en la penetración desde la cabeza de playa de San Carlos. Para el 30 de mayo el 45 de Comandos y el 3 de Paracaidistas se habían desplazado tierra adentro hasta Caleta Teal y la marcha del primero contó con el apoyo de todos los aparatos disponibles del 3CBAS. La tarea incluía el transporte de suministros a la vanguardia y la evacuación de lesionados. La escuadrilla "M" (XX380 y XX413) avanzaron hacia Teal el 30 de mayo, para colaborar en el establecimiento de posiciones, los dos Scouts de la escuadrilla "B" (XP902 y XW616) también se movieron hacia la vanguardia el 31 de mayo con el cuartel general de la 3ª Brigada de Comandos.

A diferencia de los Gazelle del 3CBAS, los del Escuadrón 656 siempre operaron con sus puertas colocadas. Aquí se ve al XZ290 el 14-6-82 a primera hora, a punto de evacuar un herido de los Scots Guards hacia el puesto de sangre de Goat Ridge. (Paul R. Haley, "SOLDIER Magazine")



Durante los tres primeros días de junio el mal tiempo impidió la utilización de los Wessex y los Sea Kings en las zonas de avanzada, así que los Gazelles y los Scouts fueron empleados para conducir personal y equipos. Al mismo tiempo el "Sir Percival" fondeó frente a Teal para ser utilizado como una bienvenida estación de reaprovisionamiento de combustible. Los tres Scouts que habían permanecido en Bahía Ajax (XR627, XV140, XW615) se desplazaron hasta Estancia House el 4 de junio, donde se les unieron el XP902 y el XW616 provenientes de Teal. De esta manera la escuadrilla "B" se encontró nuevamente concentrada en una base de vanguardia (permaneció en realidad en Estancia House hasta después de la capitulación del 14 de junio). La escuadrilla "C" (XX376 y XX412) que había operado como apoyo del 3 de Paracaidistas para su avance hasta Teal, se desplazó del área de San Carlos hasta la mencionada caleta el 5 de junio. Dos días después la escuadrilla "A" (XZ326, ZA730 y ZA776) fueron transferidos a la base avanzada de Estancia House. Para mejorar las comunicaciones un cierto número de estaciones repetidoras de transmisiones (REBROS) fueron ubicadas en las zonas de vanguardia y en la noche del 8/9 de junio un Sea King HC.4 del Escuadrón 846 instaló una en el Monte Kent. Desgraciadamente, debido a un error del piloto y a la inexperiencia del suboficial a cargo de la estación, ésta fue ubicada en una posición expuesta al fuego argentino. Esa misma noche fue blanco de la artillería y aunque el equipo de tres hombres logró escapar, uno de ellos resultó con heridas leves. El Scout XP902 (Niblett/Glaze) concretó una evacuación nocturna del herido en una pausa del bombardeo.

El 9 y 10 de junio la mayoría de los helicópteros estuvieron dedicados a la acumulación de suministros para las unidades de vanguardia (42 de Comandos, 45 de Comandos y 3 de Paracaidistas). Dichas unidades habían alcanzado sus objetivos en el Monte Harriet, el Dos Hermanos y el Monte Longdon para el 12 de junio y, aparte del traslado por parte de la escuadrilla "A" de algunos importantes prisioneros argentinos, todas las tareas estuvieron relacionadas con evacuación de heridos y el transporte de suministros. Infortunadamente la escuadrilla "M" debió dedicarse a la evacuación de heridos el 11 de junio, a consecuencia de un incidente entre efectivos del 45 de Comandos. Ese mismo día llegaron a Estancia House los Scouts del Escuadrón 656 (XT637/sarg. R. Kalinski) y XT649 (cap. J. G. Greenhalgh). Temporariamente destacados en la escuadrilla "B" como apoyo del 3CBAS, aunque luego Greenhalgh cambió del XT649 al XW282. El 14 de junio la evacuación de heridos requirió más de cinco horas de vuelos continuos desde las primeras luces del día. Las bajas se debieron a que el 42 de Comandos quedó atrapado en un campo minado argentino. Más tarde esa mañana los Scouts de la escuadrilla "B" XV140 (sarg. C. J. Watkins/cabo H. Whale) y otro tripulado por el teniente V. B. Shaugnessy y el cabo G. Carvell (casi seguramente el XW616) se unieron a los



El Scout AH.1 XW616/DP de la Escuadrilla "B" del 3CBAS es reabastecido de combustible en la Base Avanzada de Teal, durante una operación de rutina con los rotores funcionando, el 31-5-82. El combustible, en tambores de 200 litros, había sido llevado hasta allí poco antes por helicópteros Wessex y era bombeado mediante un equipo Zenith portátil. En segundo plano se ve al helicóptero del comandante de la Escuadrilla, capitán J. P. Nibblett, esperando su turno en el Scout AH.1 XP902/DT. Esto ocurría mientras ambos helicópteros operaban apoyando el avance del Comando 45 de Infantería de Marina desde San Carlos a Teal Inlet.
(P.O.P. Holdgate, RM)



La infantería argentina logró este derribo de un Gazelle AH.1 con simple "fuego reunido" de armas livianas, a temprana hora del "Día D" (21-5-82) del desembarco británico en San Carlos. El helicóptero, matrícula XX402/(C)G del 3CBAS, Escuadrilla "C", fue uno de los acribillados por disparos de los hombres del equipo de combate "Güemes", integrantes de la compañía "C" del Regimiento de Infantería 25, al mando del teniente 1° Carlos Daniel Esteban y cayó fuera de control cerca del río San Carlos. Su piloto, el teniente K. Francis y el tripulante, cabo B. Griffin, murieron en el acto. (Simon Falla)

Scouts del 656 para efectuar un ataque contra fortificaciones y tropas enemigas en retirada, al sudoeste de Puerto Argentino. De los diez SS.11 que se dispararon, nueve alcanzaron los blancos fijados, mientras que el restante sufrió un desperfecto en su mecanismo de dirección. Una de las fortificaciones resultó ser un emplazamiento de un cañón de 105 mm. Durante el resto del día el 3CBAS continuó sin cesar la evacuación de heridos y reaprovisionamiento hasta que se anunció el alto el fuego a las 1630Z. El Gazelle XX412 (capitán de corbeta Coryton, comandante de la escuadrilla "C") voló a Puerto Argentino con una bandera blanca y con el comandante del 22 de Tropas Especiales a bordo, para iniciar las negociaciones. El Scout XP902 (Niblett) también voló hacia Puerto Argentino y pasó allí la noche.

Una vez firmada la capitulación el Cuartel General de la 3ª Brigada de Comandos se trasladó a Puerto Argentino, el 15 de junio, mientras que la escuadrilla "B" se desplazó al campo de deportes de la capital de

a isla. El 16 el Cuartel General del 3CBAS llegó a Puerto Argentino, y la escuadrilla "A" se instaló en la pista del hipódromo. Las escuadrillas "C" y "M" permanecieron en caleta Teal hasta la mañana del 23, cuando el personal se dirigió al "Sir Percivale" para embarcarse luego en el "Canberra". Dos Gazelles de reemplazo (XW893 y XX444) llegaron el 18 de junio a Puerto William a bordo del "Contender Bezant" y ambos fueron asignados a la escuadrilla "A". Sin embargo, la campaña del 3 CBAS había virtualmente concluido y la mayor parte de los aparatos fueron embarcados en el "Elk" el 23 y 24 de junio para su regreso al Reino Unido. El ZA730 (para el que no se consiguió espacio a bordo) más los dos que habían llegado en último término fueron entregados al Escuadrón 656 y volaron hacia Fitzroy el 23 de junio. El "Elk" llegó a Devonport el 12 de julio y los Scouts y Gazelles fueron llevados a la Unidad Móvil de Reparaciones, transporte y salvamento (MARTSU), para ser guardados temporariamente en Netheravon, mientras en Middle Wallop se organizaba el "Aviación de Ejército 82". Aparte del XZ326 (enviado directamente a Middle Wallop) todos los helicópteros fueron llevados por carretera a Netheravon el 14 y 15 de julio (ver características individuales de los aparatos). De acuerdo con el "Aviación de Ejército 82" la flota del 3CBAS fue entregada a los Talleres Aeronáuticos 70 para un repaso general y (en algunos casos) para una reconstrucción total.

Las horas de vuelo de los Scouts y Gazelles del 3CBAS puede resumirse de la siguiente manera:

Gazelle AH.1	5,4-20/5	21/5-24/6	Total
XX736	46,5 hs.	162,0 hs.	208,5 hs.
XX380	47,9	141,1	189,0
XX402	30,0	0,4	30,4
XX411	34,1	0,4	34,5
XX412	20,3	168,3	188,6
XX413	45,3	149,6	194,9
XZ326	18,1	121,8	139,9
ZA730	31,2	152,9	184,1
ZA776	25,8	127,1	152,9
	299,2 hs.	1023,6 hs.	1322,8 hs.
Scout AH.1	**5/4-20/5**	**21/5-24/6**	**Total**
XP902	33,7 hs.	120,1 hs.	153,8 hs.
XR627	60,2	65,0	125,2
XT629	30,6	21,1	51,7
XV140	39,8	132,3	172,1
XW615	38,3	129,2	167,5
XW616	13,5	104,0	117,5
	216,1 hs.	571,1 hs.	787,8 hs.

Numerosas publicaciones han mencionado la utilización por parte del 3CBAS de un Agusta A-109A del Batallón de Aviación de Combate 601 capturado, en el período que siguió a la capitulación. En realidad el personal del 3CBAS (y el mayor Cameron en particular) "reclamaron" los dos A-109A que hallaron en el hipódromo de Puerto Argentino, pero ningún miembro del personal de la unidad tenía experiencia suficiente para volar un helicóptero biturbina. En cambio fueron puestos en servicio con el escuadrón 846 y ambos fueron llevados en vuelo al "Fearless" entre el 16 y el 17 de junio para su transporte al Reino Unido. Cuando el buque se aproximaba a Ascensión el 3 de julio los helicópteros fueron repintados y se les asignó el código del Escuadrón 846 (AE331 "-/VC" y AE-334 "-/VV). Sin embargo, como deferencia hacia el 3CBAS, el esquema aplicado al AE-331 fue modificado durante la etapa final del viaje y se le otorgó el código "C C" (unidad vacante). Al ver esas marcas en el Reino Unido se dio la impresión errónea de que el helicóptero había sido capturado y utilizado por el 3CBAS.

Tripulaciones del 3CBAS durante la operación "Corporate" y sus distinciones:

Pilotos

Mayor C.P. Cameron IM (comandante) Cruz Militar; **Escuadrilla "A":** *cap. A.B. Newcombe IM, mencionado en los partes; ten. C.H.G. Baulf (Real Cuerpo de Transportes); ten. G.W. Hall IM; sarg. D.R. Pulford IM; sarg. S. Congdon (Aviación de Ejército); sarg. D.J. White IM.* **Escuadrilla "B":** *cap. J.P. Niblett IM, Cruz de Vuelo Distinguido; ten. R.J. Nunn IM, Cruz de Vuelo Dstinguido, muerto en acción; ten. V.B. Shaugnessy IM; suboficial A.S. Robinson IM, mencionado en los partes; sarg. R.A. Brocklehurst IM; sarg. J.P. Menghini IM; sarg. C.J. Watkins IM.* **Escuadrilla "C":** *capitán de corbeta G.R.A. Coryton AR, mencionado en los partes; ten. K. Francis IM (muerto en acción); cap. C. Gill AR; cap. R.J. Makeig-Jones AR, mencionado en los partes; sarg. P.N. Beeston IM; sarg. J.A. Chapelle IM; sarg. A.P. Evans IM, mencionado en los partes (muerto en acción).* **Escuadrilla "M":** *cap. N.E. Pounds IM, mencionado en los partes; ten. W. L. Scott IM; sarg. A. Horswill (granaderos de la guardia) sarg. W.C. O'Brien IM, Medalla de Vuelo Distinguido; sarg. D.T. Waldron IM.*

Además de las distinciones antes mencionadas, el ten. Scott mereció más tarde una mención especial del Comandante en Jefe de la flota. También debe tenerse en cuenta que las recompensas del ten. Nunn y del sarg. Evans fueron otorgadas con carácter póstumo.

Tripulantes

Escuadrilla "A" *(observadores): sarg. P.A. Cranch IM; cabo A.G. Hamilton IM; cabo C.J. Maguire IM; cabo M.D. McDaniel Im; cabo M.J. Roughton IM; cabo G.A. Saxton Im.* **Escuadrilla "B"** *(artilleros antitanques): sarg. A.C. Belcher IM; sarg. J.W. Glaze IM; sarg. J. Pitman IM; cabo R.L. Campbell IM; cabo G. Carvell IM; cabo H. Whale IM; cabo 2° G.E. Blackstone IM;* **Escuadrilla "C"** *(observadores): sarg. E. Candlish IM, mencionado en los partes; cabo A.T. Blowers IM; cabo R. Fleming IM; cabo A.L. Hoggan IM; cabo 2° Griffin IM (muerto en acción).* **Escuadrilla "M"** *(observadores): sarg. K. Priest IM; cabo R. Davenport IM; cabo J.C. Wood IM; soldado Drumond IM.* **El sargento Glazey y el cabo Houghton fueron distinguidos con una mención especial del Comandante en Jefe de la flota.**

ESCUADRON 656 DEL CUERPO AEREO DEL EJERCITO (AAC)

La inclusión del **Escuadrón 656** en la infraestructura de la operación **"Corporate"** era en sí misma una anomalía. **Fue producto de cambios en las misiones asignadas, como resultado de las apreciaciones de inteligencia sobre el poderío de las fuerzas argentinas en Malvinas.** La reacción inicial del gobierno británico, al enterarse del desembarco argentino había sido el envío de un grupo de portaaviones, para establecer lo que sería la zona de exclusión total (TEZ), seguido de inmediato por un Grupo Anfibio de Desembarco de Infantería de Marina, si un asalto desde el mar se convertía en la única manera de recuperar el control de las islas. La 3ª Brigada de Comandos zarpó a bordo del "Canberra" el 9 de abril (acompañada por el 3 de Paracaidistas que había sido transferido desde la 5ª Brigada de Infantería, para reforzar a los infantes de marina). Cuando más tarde los servicios de inteligencia estimaron en 10.000 a las fuerzas argentinas en el archipiélago, se dio la orden de que el 2 de Paracaidistas se desplegase asimismo en el sur (también como parte de la 3ª Brigada), mientras que, al mismo tiempo, se ordenaba "prepararse para zarpar" a la 5ª Brigada de Infantería designada como guarnición de Malvinas. Antes de la operación "Corporate" (el 29 de marzo) la 5ª Brigada estaba compuesta por los siguientes batallones:

1er. Batallón del 7º, Duque de Edinburgo, Rifleros Gurkha (1/7 GR)
2do. Batallón, Regimiento de Paracaidistas (2 PARA)
3er. Batallón, Regimiento de Paracaidistas (3 PARA)

En circunstancias normales, el apoyo de helicópteros livianos (escuadrón aéreo de la Brigada) para la 5ª Brigada de Infantería era suministrado por el Escuadrón 658 de Netheravon, que también proveía un destacamento de tres Scouts de apoyo al Servicio Aéreo Especial (SAS) en Hereford. Sin embargo, cuando se anunció el 16 de abril que un destacamento del Cuerpo Aéreo del Ejército (Army Air Corps-AAC) acompañaría al Grupo 2 de Paracaidistas, el Escuadrón 658 se encontraba muy por debajo de sus efectivos normales. Además debe haber existido cierta inquietud por el hecho de que la 5ª Brigada de Infantería se había formado recién en enero de 1982, lo que significaba claramente que el Escuadrón 658 y los regimientos de paracaidistas no habían establecido todavía una efectiva relación operacional (a diferencia, por ejemplo, de la que existía entre el 2 PARA y el Escuadrón 656 cuando este último fue estacionado en Farnborough). En todo caso, cuando el 2 PARA supo que debía acompañarlo un destacamento del AAC, pidieron específicamente que fuese el Escuadrón 656 (que el 29 de marzo constituía el Escuadrón Aéreo de la 1ª Brigada de Infantería) y especialmente aquellos pilotos con quienes el regimiento se había ejercitado en Africa Oriental en 1981. Así que el destacamento fue formado con efectivos del Escuadrón 656 (por ese entonces en "stand by") y tenía como reserva al Escuadrón 657.

Comandado por el mayor C.B. Sibun el Escuadrón 656 del AAC tenía a su cargo los siguientes aparatos el 29 de marzo:

Scout AH.1	**Gazelle AH.1**
XR628 XT642 XV130	XW912 XZ332 XZ346
XT626 XT649 XV139	XZ329 XZ340

Los helicópteros que componían normalmente el escuadrón eran seis Scouts AH.1 con armas antitanques y seis Gazelles AH.1 sin armamento, pero en realidad tenía uno menos de estos últimos. A diferencia de la apresurada partida del 3CBAS, los planes de despliegue del 656 le dieron el tiempo justo para la preparación total de su equipamiento. Los informes sugieren que un Gazelle y un Scout volaron a Portland el 10 de abril para la instalación de transponders de 1 banda, que habían sido sacados de Wasps HAS.1 de la Armada Real. Dos de los Scouts del escuadrón (XT626 y XT642) tenían todavía que ser equipados con transmisores de radio ARC340 y ambos estaban previstos como reemplazos. La operación "Corporate" simplemente aceleró dichos planes, el XT637 y el XW282 volaron desde Wroughton a Netheravon el 16 de abril como sustitutos mientras que los XT626 y XT642 hicieron el recorrido inverso el 19 de abril. En total contraste con la situación de los Scouts, todos los Gazelles del Escuadrón 656 se encontraban en la primera etapa de modificaciones y en consecuencia fueron reemplazados por aparatos que habían completado la Fase II del Programa correspondiente en Fleetlands. Los XX409, XZ290, XZ314 y XZ321 fueron transferidos del Escuadrón Avanzado de Helicópteros de Middle Wallop en abril y el XX409 era el segundo de los

Clásica foto de evacuación de heridos británicos del frente de batalla. Las primeras bajas del combate de Pradera del Ganso llegan al puesto de socorro de Ajax Bay. Un herido del 2 de Paracaidistas es bajado en su camilla del Scout XT637/DV, piloteado por el sargento D. Kalinski (Paul Haley, "SOLDIER").



Gazelles que había estado en Belice con "MOD 60" preparadas (soportes fijos para equipos de flotación). El primero de los aparatos equipado de esta manera (XZ326) ya se había unido al 3CBAS. El ZA728 (escuadrilla "A" del 3CBAS), que no había sido transportado con el grueso de la unidad (aparentemente por falta de espacio) voló desde Coypool a Netheravon el 19 de abril. Finalmente, para completar totalmente los efectivos de Gazelles, el XX377 (ex-3CBAS) fue asignado al Escuadrón 656. Este helicóptero había estado sometido a un programa de modificaciones en Fleetlands (incluida la instalación de un altímetro radar) cuando partió el 3CBAS, pero en todo caso estaba previsto que prestaría servicio con el Regimiento de Irlanda del Norte. En realidad, se cree que el XX377 fue entregado al Province el 26 de abril, pero fue entonces reasignado inmediatamente al Escuadrón 656 y llegó a Netheravon el 29. (El XZ320/T del Escuadrón Avanzado fue llevado en consecuencia hacia el Ulster, en reemplazo del XX377). Los cinco Gazelles originales del Escuadrón 656 (XW912, XZ329, XZ332, XZ340 y XZ346) fueron asignados y entregados al Escuadrón Avanzado de Helicópteros de Middle Wallop. Los aparatos preparados para el despliegue con el Escuadrón 656 en el Atlántico Sur eran los siguientes:

Scout AH.1	Gazelle AH.1
XR628 XT649 XV139	XX377 XZ290 XZ321
XT637 XV130 XW282	XX409 XZ314 ZA728

Destacamento Avanzado del Escuadrón 656

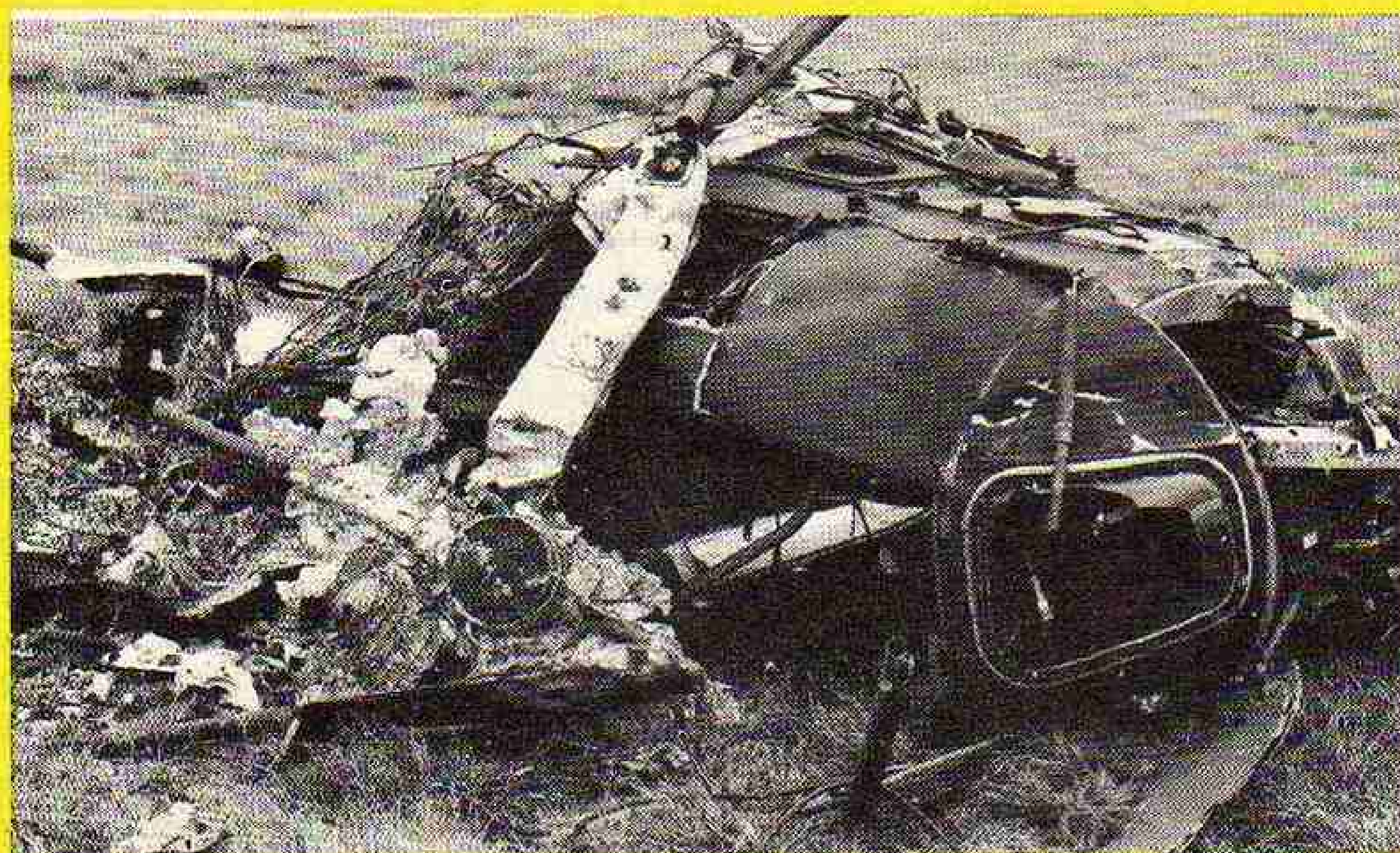
Respetando los deseos del 2 PARA, el Escuadrón 656 le dio el mando de su sección avanzada al capitán J.G. Greenhalgh. Dos de los pilotos del escuadrón partieron hacia el sur con él, el sarg. R. Kalinski y el sarg. R. J. Walker. Tres Scouts AH.1 (XR628, XT637 y el XT649) volaron hasta los muelles del Southampton el 21 de abril, para ser cargados en el "Europic Ferry". El buque zarpó el 22 de abril y después de un ejercicio de reaprovisionamiento de combustible en alta mar con el "Grey Rover" y algunas prácticas de aterrizaje de los helicópteros en el puente, llegó a Portland para una breve etapa. Esto le permitió a Rick Walker volar de regreso a Middle Wallop el 23 de abril, en el Scout XT637, para cambiar el simulador de los cohetes SS.11 que tenía una falla y a Netheravon para recoger algunas cosas de último momento. Mientras estaba ausente el resto de las tripulaciones fue a tierra y eligiendo la colina más abrupta de Portland Bill se dedicó a un riguroso entrenamiento físico: El "Europic Ferry" zarpó de Portland el 25 de abril rumbo a Freetown, Sierra Leona, acompañado por el "Atlantic Conveyor" después de haberse encontrado frente a Plymouth. Más tarde se les unió el "Norland" que llevaba a bordo al 2 PARA. El 23 de abril, John Gernhalgh decidió que a los tres Scouts tenían que atribuirseles códigos de identificación y esto se hizo utilizando la última letra del código de llamada de cada piloto. De esta manera el XR628 se convirtió en el "C" (Kalinski), el XT637 en "F" (Walker) y el XT649 en "A"' (Greenhalgh). Dichos códigos fueron aplicados en rojo en la nariz de los aparatos. En el camino se practicó diariamente en materia de aterrizajes y tranportes de carga, incluyendo en ejercicio de navegación el 27 de abril, cuando el comandante del Destacamento ensayó con éxito un sistema desarrollado en el barco, que le permi'ía dirigirse hacia un punto distante y luego retornar al buque (punto de partida móvil). Esta fue una maniobra fuera de las actividades usuales del AAC y se cree que nunca había sido intentada antes. El 30 de abril el XT637 voló al "Atlantic Conveyor" para que se le efectuaran unas modificaciones y hacerlo a prueba de agua y después de su regreso al "Europic Ferry" los otros dos helicópteros recibieron un tratamiento similar.

Una breve estadía en Freetown –entre el 2 y el 4 de mayo– permitió reabastecerse al buque antes de partir nuevamente en compañía del "Norland". A Ascensión se llegó el 7 de mayo y para ese entonces la Sección Avanzada se hallaba plenamente integrada en el 3CBAS y fue oficialmente designa Escuadrilla 5 (656) 3 CBAS. Como consecuencia inmediata el cuartel general del 3CBAS ordenó la eliminación de los números código y la utilización de llamadas de dos letras, dentro de la secuencia de la unidad. El XR628 se convirtió en "DO" con las letras pintadas de negro mate justamente debajo del lado derecho del parabrisas, mientras que el XT637 se transformó en "DV" y el XT649 en "DN". Más tarde, el 7 de mayo, el "Europic Ferry" zarpó de Ascensión hacia el sur junto con el "Fearless", "Norland", "Stromness" y el "Atlantic Conveyor". Los desplazamientos aéreos quedaron limitados a tres vuelos diarios hacia los otros buques del grupo, aunque el Escuadrón 656 realizó algunas salidas nocturnas (incluyendo aproximaciones controladas al barco), permitiendo a los pilotos quedar en aptitud para aterrizajes diurnos y nocturnos. Estos últimos fueron admirablemente descritos por los pilotos como "amarrando en el vacío", pero el entrenamiento se reveló posteriormente como muy beneficioso. Debido a la aparición de ciertos indicios de corrosión por el agua salada, los tres Scouts del Escuadrón 656 fueron trasladados del "Europic Ferry" al "Elk" el 11 de mayo, donde permanecieron guardados bajo cubierta hasta el 17. En el ínterin el Escuadrón 656 se hizo cargo temporariamente del XR627 ("DO" 3CBAS) permitiendo que John Greenhalgh hiciera vuelos para familiarizarse visualmente para el aterrizaje en el "Canberra" el 12 de mayo y al "Stromness" el 13. Richar Walker emprendió vuelos similares al "Canberra" el 14. El 19 el "Europic Ferry" se encontraba haciendo tiempo al borde de la zona de exclusión, permitiendo que cada Scout disparase un SS.11 hacia la superficie del mar como preparación final para los desembarcos en San Carlos. A las 0400Z del 20 de mayo el buque comenzó a navegar a toda velocidad hacia Malvinas: la operación "Sutton" había comenzado.

Justo antes del alba del 21 de mayo el "Europic Ferry" entró en el estrecho de San Carlos y tomó posición en la bahía. Los Scouts XT637 (Walker) y XT649 (Greenhalgh) despegaron a las 1100Z para



El Scout XV139 espera que se acerquen caminando algunos heridos de los Scouts Guards en Goat Ridge, la mañana del 14 de junio de 1982. (Paul Haley, "SOLDIER").



Los restos parcialmente quemados del Scout XT629/DR de la Escuadrilla "B" del 3CBAS yacen invertidos, después de haber sido víctima del ataque de un Pucará del Grupo 3 de la Fuerza Aérea Argentina, el 28-5-82. Este Pucará presuntamente piloteado por el teniente Giménez, habría sido el A-537 y el helicóptero derribado recibió impactos de cañón de 20 mm. y ametralladoras 7,62 que alcanzaron a sus tripulantes. (R. McLeod)



Obligado a "acuatizar" a la fuerza para eludir el paso de una escuadrilla de cazabombarderos argentinos que se dirigía a su blanco, se ve al Scout del Escuadrón 656 matrícula XR628/DO, que piloteaban el sargento Kalinski y el cabo Rigg. Esto ocurrió el 8 de junio de 1982, sobre la laguna Mc Phee, cerca de Bahía Agradable. Posteriormente, la máquina pudo ser sacada de la difícil situación. (Cabo J. Rigg, AAC).

prestar apoyo al 2 PARA, transportando suministros a tierra y efectuando reconocimientos armados. Cada Scout voló más de ocho horas ese día (hasta las 2000Z). El XR628 (Kalinski) tenía como misión apoyar al 3 PARA, pero esto no le fue requerido así que cumplió vuelos de diversa índole y más tarde ayudó a los otros a recoger a 40 hombres del Servicio Aéreo Especial (SAS) destinados al "Intrepid" desde el área de Pradera del Ganso. Al "Europic Ferry" se le ordenó salir del estrecho de San Carlos a las 0200Z del 22 de mayo, en prevención de ataques aéreos argentinos al amanecer. Los Scouts habían retornado al buque para pasar la noche (excepto el XR627 que se unió a la escuadrilla "B" del 3CBAS y permaneció en tierra), así que el Escuadrón 656 permaneció durante varios días en el mar, hasta que el buque regresó a San Carlos al alba del 26 de mayo. El escuadrón tomó entonces posición en tierra, en una base provisional al pie de las Montañas Sussex, justo al sudoeste de Head of the Bay House. El equipo del escuadrón y 200 tambores de combustible de aviación fueron llevados a tierra en sucesivos vuelos, suministrando al 656 y al 3CBAS

suficiente carburante para sus operaciones iniciales, incluyendo el avance del 2 PARA hasta Camila Creek House (27 de mayo) y Darwin y Pradera del Ganso (28 de mayo) *(ver también las notas sobre el 3CBAS)*. Dos Scouts del Escuadrón 656 (XT637 y XT649) fueron preparados para el transporte de heridos, en vista del asalto planeado por el 2 PARA para el 28 de mayo. El capitán J. Young (compañía "B" del 2 PARA) fue herido gravemente cerca de la línea argentina de defensa. Aunque ambos se encontraban desesperadamente cansados, Greenhalgh y Walker (con el cabo Gammon) volaron hacia el frente con el XT649. Pese a la total oscuridad, el frío extremo y el Scout muy escaso de combustible, el capitán Young fue evacuado a un improvisado hospital de campaña en Bahía Ajax. Este dramático vuelo desde la línea del frente hasta la bahía fue efectuado en completa oscuridad, navegando por instrumentos, una acción que ciertamente salvó la vida del oficial, por lo que Greenhalgh fue más tarde recompensado con la Cruz de Vuelo Distinguido.

Cuartel general y cuerpo principal del Escuadrón 656

Inmediatamente después de la partida de la Sección Avanzada del escuadrón y del reemplazo de los aparatos en las primeras etapas del proceso de modificaciones, el resto del 656 se desplazó a Sennybridge con la 5ª Brigada de Infantería para el ejercicio "Halcón Galés". La composición de la brigada había cambiado dramáticamente tras el despliegue del 2 y 3 PARA en el Atlántico Sur como integrantes de la 3ª Brigada de Comandos de Infantería de Marina. Para completar sus mermados efectivos dos batallones de Guardias fueron transferidos a la 5ª Brigada de Infantería, que el 16 de abril quedó así constituida:

2º Batallón de Guardias Escoceses	*(2SG)*
1er. Batallón de Guardias Galeses	*(1WG)*
1er. Batallón del 7º Regim. Duque de Edinburgo de Rifleros Gurkhas	*(1/7GR)*

Tres Scouts AH.1 (XV130, XV139, XSW282) y seis Gazelles AH.1 (XX377, XX409, XZ290, XZ314, XZ321 y ZA728) volaron de Netheravon a Southampton el 8 de mayo para ser embarcados en el "Baltic Ferry" y el "Nordic Ferry" respectivamente. La partida de Southampton se efectuó en las primeras horas del 9 de mayo, cuando el "Baltic Ferry" zarpó a las 0001Z y fue seguido por el "Nordic Ferry" una hora más tarde. El cuerpo principal del personal del Escuadrón 656 se embarcó el 12 de mayo en el "Queen Elizabeth 2" (con la mayor parte de la 5ª Brigada de Infantería), junto con los suministros enviados a último momento.

Bajo la atenta vigilancia de "pesqueros" soviéticos ambos buques amarraron brevemente en Freetown, Sierra Leona, a las 2100Z del 16 de mayo antes de continuar su travesía hacia el sur. El "Queen Elizabeth 2" zarpó hacia Ascensión, de donde comenzó un viaje relámpago a Grytviken, Georgia del Sur, entre el 22 y el 27 de mayo. Con el trasatlántico detenido en aguas tranquilas, el personal del escuadrón fue trasladado al "Canberra" el 28 de mayo, utilizando al "Junella" como transporte entre ambos barcos. Después de una breve estadía en los talleres flotantes, el "Canberra" zarpó hacia el estrecho de San Carlos el 2 de junio para desembarcar a la 5ª Brigada de Infantería y el personal del Escuadrón 656. Mientras tanto el "Baltic Ferry" había llegado al estrecho de San Carlos temprano el 1º de junio, desde donde tres Scouts despegaron para encontrarse con el destacamento del 2 PARA, que se hallaba cerca de la base de la Sección Avanzada del Escuadrón. Con la llegada del cuartel general esa sección avanzada de tres Scouts, que desde el 7 de mayo había sido asignada al CBAS retornó al control de su escuadrón, hecho que se registró el 1º de junio. De la misma manera en la misma fecha, el 2 PARA fue transferido de vuelta a la 3ª Brigada de Comandos a su unidad primitiva, la 5ª Brigada de Infantería. El "Nordic Ferry" amarró frente al establecimiento San Carlos a las 1030Z del 10 de junio. Con fuertes vientos y bajo una persistente lluvia los Gazelles volaron hacia el valle Clam a las 1400Z.

Cuando el cuartel general del escuadrón se ubicó en el valle Clam, un Scout (el XT637) fue desplegado al cuartel general de la brigada el 2 de junio. Los cinco helicópteros restantes fuerón destacados para apoyar el ataque del 2 PARA contra Caleta del Cisne House en ese mismo día. Para esa operación tanto el XR628 (sargt. R. Kalinski / cabo J. J. Rigg) y el XT649 (cap. J. G. Greenhalgh / cabo M. Lord) habían sido provistos de armas antitanques para apoyo de las tropas de vanguardia, cada Scout llevaba un paracaidista armado con una ametralladora en la puerta abierta. Los otros Scouts (XV130, XV139, XW282) volaron en su papel de utilitarios, también sin puertas y con cuatro hombres del pelotón 6 de la compañía "B" del 2 PARA. Tanto el XR628 como el XT649 dispararon dos SS.11 en el momento del asalto, como operación de "ablande" y uno de los cohetes dio en el blanco, pero el otro rompió el hilo guía cuando lo lanzó el cabo Lord. De la misma manera uno de los SS.11 disparado desde el XR628 resultó con fallas en su mecanismo de dirección, mientras que un segundo intento fracasó porque el sistema de lanzamiento se negó a funcionar. En realidad Caleta del Cisne House resultó estar desocupada y fue desde allí que el mayor Crossland hizo su famosa llamada telefónica a Fitzroy, para descubrir que las fuerzas argentinas se habían retirado de ese lugar así como del establecimiento de Bahía Agradable.

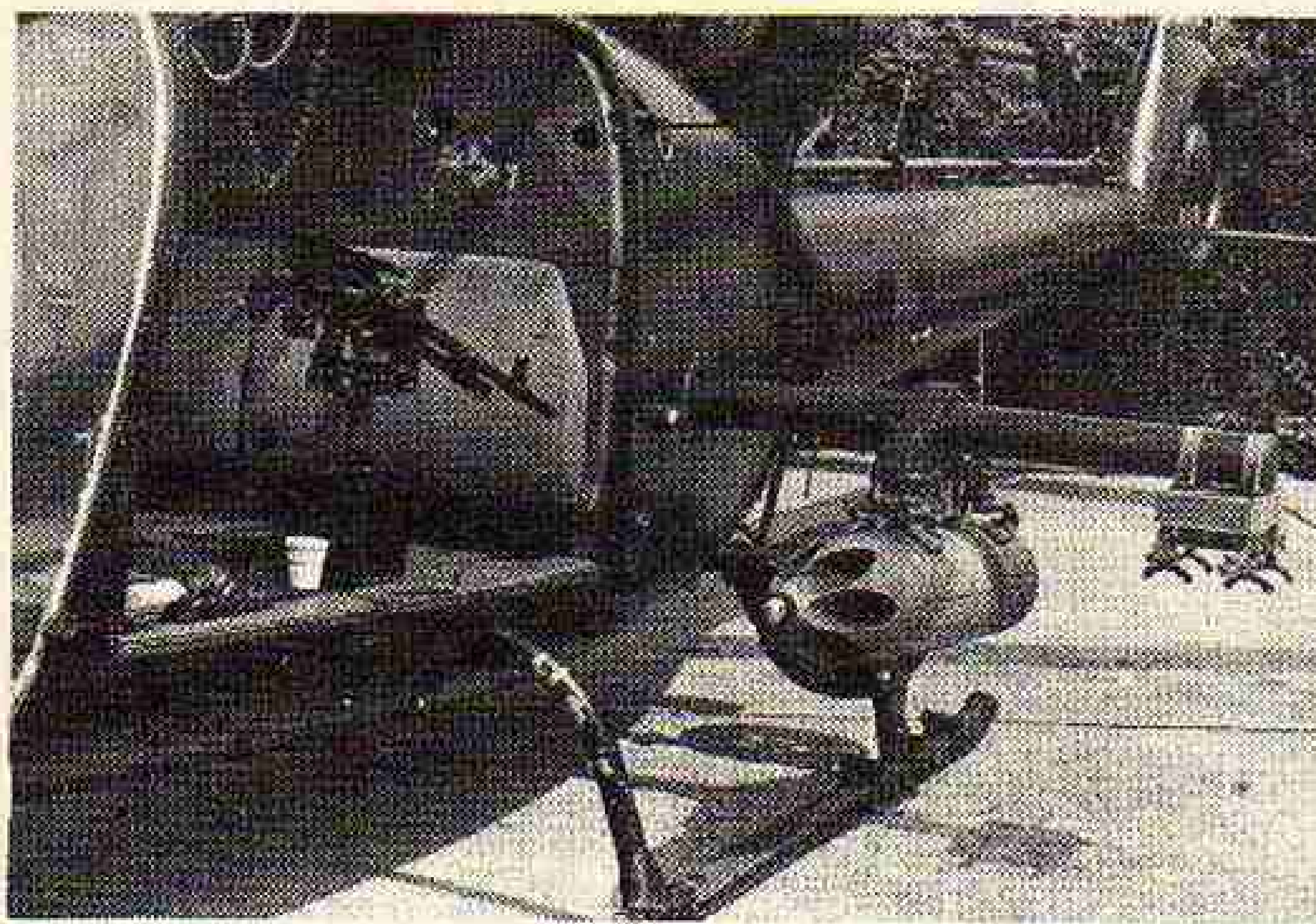
El 2 PARA efectuó inmediatamente un audaz desplazamiento hacia los montes. Fitzroy a bordo del Chinook ZA718 del Escuadrón 18, que fue escoltado por un par de Scouts. Desde los montes Fitzroy el Scout XR628 (Kalinski/Rigg) llevó un pelotón de reconocimiento del 2 PARA a Bahía Agradable. Otros Scouts AH.1 transportó más efectivos del 2 PARA desde Pradera del Ganso hacia la vanguardia.

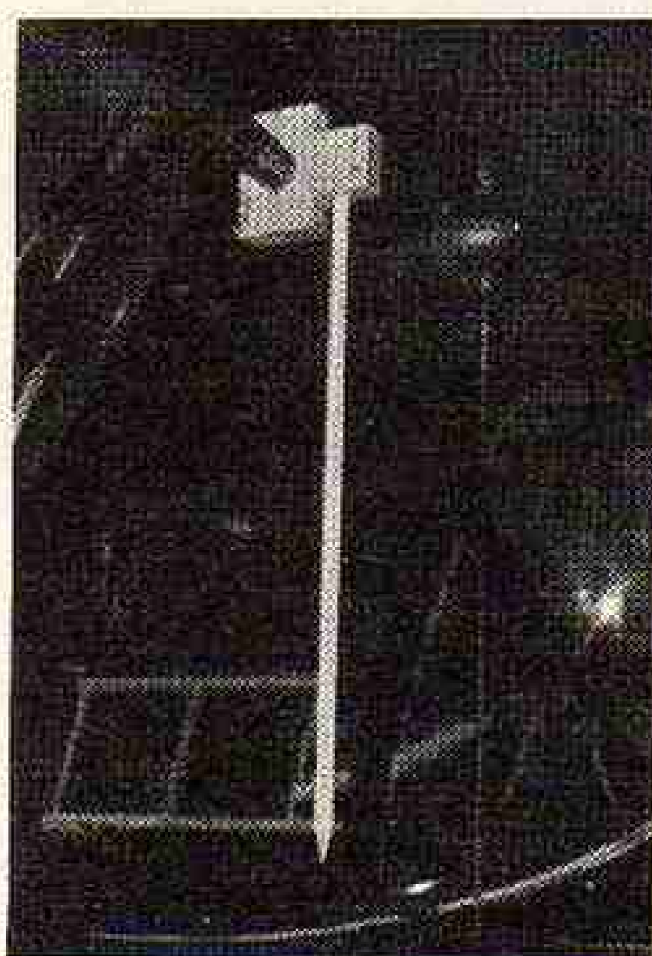
Fue en ese momento que inteligencia confirmó la presencia en Puerto Argentino de un lanzador de misiles Exocet con base en tierra. Temiendo que éste fuese móvil, 41 Scout XT649 (Greenhalgh) se le ordenó el 5

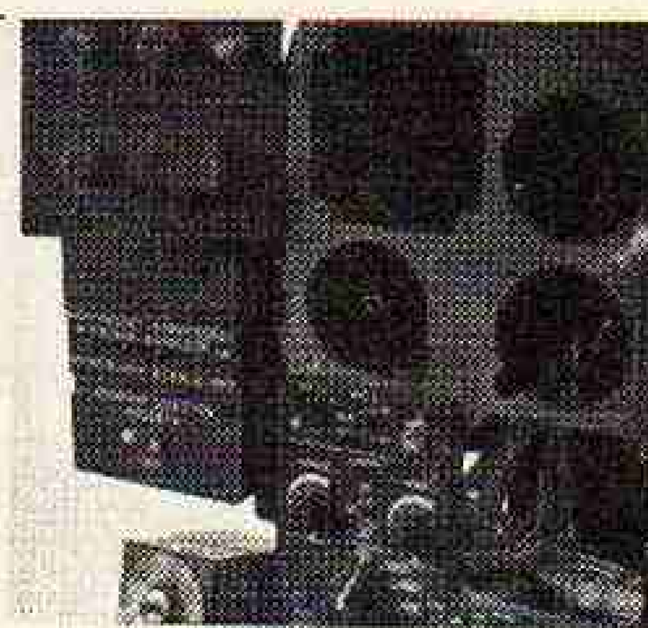
de junio sobrevolar varias islas al este de Bahía Agradable, en preparación del proyectado despliegue por barco desde San Carlos de los dos Regimientos de Guardias. Como se supo luego, el lanzador de Exocets nunca se movió de Puerto Argentino. Aunque el cuartel general del Escuadrón 656 permaneció en valle Clam, las escuadrillas de Gazelles y Scouts se trasladaron a Pradera del Ganso el 5 de junio. El mantenimiento de rutina de los aparatos se seguía efectuando en el Destacamento del Taller Aeronáutico 70 en valle Clam.

La única pérdida de vida del escuadrón se registró en la noche del 5 al 6 de junio. A las 2030Z el Gazelle AH.1 XX377 (sarg. C. A. Griffin / cabo S. J. Cockton) tuvo como misión transportar a algún personal del escuadrón señaleros a la cumbre Monte Pleasant, para instalar una repetidora de radio, con el objeto de establecer comunicación entre la 5ª Brigada de Infantería y el 2 PARA (que previamente habían estado sin comunicaciones por la noche). Luego de volar hacia el frente e instalar la estación, el Gazelle regresó a Pradera del Ganso para reaprovisionarse de combustible y aguardar nuevas órdenes. Sin embargo, a las 0200Z del 6 de junio la repetidora dejó de funcionar, así que el oficial comandante del escuadrón de señaleros (Mayor M. Forge) requirió un Gazelle para conducir al sarg. Baker y a él mismo a la vanguardia con repuestos y combustibles. El XX377 se hizo cargo nuevamente de la misión y con la misma tripulación despegó de Pradera del Ganso a las 0350Z. Sin embargo, a las 0408Z, a unas dos millas del sur de Monte Pleasant y en un área no totalmente libre de enemigos, recibió el impacto directo de un misil en la parte posterior del fuselaje. En ese entonces los informes sugerían que un buque británico había disparado el misil Sea Dart que derribó al helicóptero del AAC (uno de esos informes fue citado en "Canberra", la gran ballena blanca va a la guerra) pero las posteriores investigaciones hechas por los autores de esta obra no pudieron confirmarlo. El XX377 iba volando entre 70 y 200 pies en ese momento y los cuatro tripulantes murieron instantáneamente cuando se estrelló, luego de ser alcanzado por el misil. Más tarde el 6 de junio el cuartel general del escuadrón 656 se desplazó del valle Clam a Darwin, ocupando varias casas vacías y establos. Las tareas de ese día incluyeron un reconocimiento de la lancha de la Prefectura "Río Iguazú" varada en Bahía Button, en la parte norte de Bahía Choiseul.

Inmediatamente después de su llegada a las islas los gurkhas (1/7 GR) tomaron posiciones en Pradera del Ganso y comenzaron a efectuar patrullas al sur y sudeste del establecimiento, en el marco de la operación "borrando casas del mapa". Por medio de una sistemática búsqueda en cada casa y cada granero las zonas fueron declaradas gradualmente "seguras". Durante varios días los Scouts del 656 habían infiltrado gurkhas en diversos puntos, para "limpiar" la zona de Arrow Harbor House, Pondi Ridge, Torcida Poin e Isla Lively. El tiempo había mejorado mucho el 7 de junio y a las 1705Z justo después de que otra patrulla había sido introducida en Lafonia, una de gurkhas informó que había actividad del enemigo en Egg Harbor House y requirió el apoyo de helicópteros. El Scout XV139 (sarg. I. Roy / cabo M. Johns) volaron hacia unas colinas cercanas, pero los soldados argentinos habían sido vistos ya abandonar la posición y dirigirse a un barranco. Como había perdido de vista al enemigo Ian Roy se comunicó con el cuartel general del escuadrón y requirió un helicóptero de observación, tras lo cual el Gazelle XX409 (cap. P. G. Piper/cabo L. Beresford) voló hacia allí y aterrizó al lado del Scout. Ian Roy señaló a Philip Piper el área donde se encontraba oculto el enemigo y luego el XV139 voló hacia Pradera del Ganso para reaprovisionarse de combustible, porque preveía que iba a ser una operación larga y fatigosa. Entretanto, Philip Piper y Les Beresford despegaron en el XX409 y volaron en círculos sobre el barranco (fue del alcance del fuego enemigo) durante unos 10 o 12 minutos y luego se ubicaron hacia el oeste, lo que les permitía ver cualquier movimiento. Cuando el XV139 regresó desde Pradera del Ganso fue seguido de cerca por el XW282 (cap. S.M. Drennan / cabo J. Gammon), mientras que en la base seguían los preparativos para transportar más Gurkhas en dos Sea Kings del Escuadrón 825. Con tres helicópteros del ejército en posición, se decidió que avanzasen lentamente hacia el barranco. El cabo Johns (XV139) lanzó uno de los cohetes SS.11 e hizo blanco en lo que Philip Piper afirmaba era la posición enemiga, pero cuando San Drennan (XW282) sobrevoló otro sector del barranco ocho argentinos salieron con los brazos en alto para rendirse. Lo que se creyó había sido "el enemigo mirando desdichadamente hacia el mar" y en consecuencia el objetivo para un ataque heliportado, resultó simplemente ser ¡un montón de rocas! Sam Drennan aterrizó inmediatamente para que John Gammon de-







El Gazelle XX4 2 del 3 CBAS, muestra en la base de Middle Wallops, el 24-7-82; la ametralladora instalada del lado de babor, la cohetera de 68 mm. –en la foto del centro se ve el artefacto de puntería de cohetes, fabricado con una "vela" plástica pintada de blanco montada sobre las antenas, que debía alinearse con unas rayas hechas en el plexiglas de la cabina frontal.– En el tablero, se ve el panel de control de tiro individual y en salva de los cohetes. (Peter J. Cooper).

sarmase a los argentinos, pero cuando éste saltó del Scout por encima de una pequeña valla, se le zafó la hebilla del cinturón. Se vio entonces un espectáculo en cierta manera curioso, cuando Gammon dirigía a sus prisioneros con la metralleta en una mano, ¡sujetándose los pantalones con la otra! La situación no se tornó más fácil cuando el personal del AAC entregó los cautivos a los gurkhas. ¡Ninguno de los pilotos hablaba castellano y ninguno de los gurkhas hablaba bien inglés! De todas maneras el problema fue resuelto satisfactoriamente y entre el armamento capturado había un fusil mauser con mira telescópica y un misil SA-7 con su lanzador (este último fue luego puesto en exhibición en el Museo del Ejército del Aire en Middle Wallop).

La mejora de las condiciones del tiempo el 7 de junio fue bien recibida, pues los planes del cuartel general del Escuadrón 656 preveían un desplazamiento hacia adelante, a Fitzroy. Sin embargo la falta de helicópteros de apoyo (Chinook / Sea King) obligó a postergar la maniobra. El 8 de junio la situación seguía siendo la misma, pero un incremento de la actividad aérea del enemigo perturbó todas las misiones de los helicópteros. En las primeras horas de la tarde de ese día un ataque aéreo argentino en Bahía Agradable alcanzó al "Sir Tristram" y al "Sir Galahad". Ambos buques, que habían transportado a los regimientos de guardias desde San Carlos fueron abandonados (incendiados y con bombas sin estallar bajo cubierta). Las pérdidas en muertos y heridos fueron grandes, especialmente a bordo del "Sir Galahad" y los Scouts y Gazelles comenzaron la evacuación de las víctimas desde Fitzroy a Bahía Ajax.

El 8 de junio fue también recordado por el Escuadrón 656 como el día en que "el burro de Dick Klink" se metió en la laguna MacPhee. A las 1850Z llegó al cuartel general del escuadrón la novedad de que Dick Kalinski y Julian Rigg (en el Scout XR628) se habían visto obligados a emprender una acción evasiva ante una formación de cinco A-4B Skyhawks de la V Brigada al sudoeste de Fitzroy. Kalinski decidió simple (y rápidamente) descender y permanecer estacionario a algunos pies de altura sobre la superficie de la laguna MacPhee. Cuando todo parecío despejado Kakinski remontó el helicóptero para continuar con su misión, pero en ese momento el Xr628 sufrió un desperfecto en el rotor de cola. Habiendo perdido el control del aparato, el piloto efectuó de inmediato un aterrizaje de emergencia... en la laguna. Afortundamente se trataba de un estanque de sólo cuatro pies de profun diad, pero, a pesar de todo, el XR628 quedó con el piso de la cabina bajo el nivel del agua. Aunque era relativamente fácil saaralo, la permanente falta de helicópteros pesados impidió su rescate, así que el Scout permanecio durente tres días en la laguna MacPhee (durante los cuales personal del cuerpo de ingenieros electrónicos le sacaron la mira AF120 y el motor). Posteriormente fue llevado a Fitzroy por un Sea King a las 1930Z del 11 de junio, luego –de la misma manera– a San Carlos, dos días más tarde.

El cuartel general del Escuadrón 656 (junto con las escuadrillas de Scouts y Gazelles) se desplazó finalmente el 9 de junio a Fitzroy, junto con el cuartel general de la 5ª Brigada de Infantería. Aun a esta altura de los acontecimientos había confusión en la descarga de los suministros y víveres para la brigada, en parte debido a los ataques aéreos argentinos y a la escasez de buques e instalaciones apropiadas. La limitada provisión de combustible también causó cierto número de problemas y el Escuadrón 656 se vio obligado a reducir durante varios días sus misiones, a la espera de carburante.

Las continuas salidas de la escuadrilla de Scouts para reaprovisionamiento de las tropas de vanguardia, originaron situaciones peligrosas para las tripulaciones. Una de estas operaciones correspondió al XV139 el 9 de junio, cuando se le ordenó a Ian Roy entregar ciertos suministros al Pelotón Avanzado de Recònocimiento de los Guardias Escoceses, en Por Harriet House, así como recoger al oficial comandante. Justo antes del aterrizaje del helicóptero la casa fue sometida a intenso fuego de mortero del enemigo, a consecuencia del cual hubo dos bajas en la patrulla. Durante el breve bombardeo Ian Roy se mantuvo justo fuera del alcance de la artillería enemiga. Cuando cesó, se dirigió a rescatar a los guardias, pero al pasar cerca de Port Harriet fue atacado por los argentinos con un misil Blow-Pipe. Afortunadamente el proyectil le erró por unos 25 metros y estalló en una colina próxima (es posible que durante esta misma misión otro Blow-Pipe haya sido disparado contra el XV139, pero los detalles siguen siendo poco precisos). Un gran pedazo del Blow Pipe fue regalado más tarde a Ian Roy, como recuerdo de que había escapado por poco en esa ocasión.

Mientras los Scouts y Gazelles se desplazaban a Fitzroy el 9 de junio, los helicópteros asignados a misiones de combate debieron reaprovisionarse de combustible fuera de la base. Una instalación utilizada para esto fue la pista para Harriers de San Carlos, donde el 9 de junio el Gazelle ZA728 (sarg. G. H. Keates / cabo J.A. Coley) escapó por poco a un verdadero desastre, debido a la rápida reacción de un piloto alerta. Graham Keates se había ubicado sobre la pista para reaprovisionarse de combustible sin parar el motor, cuando vio un tanque de combustible que comenzaba a rodar lentamente desde un desnivel hacia el ZA728. Keates elevó sólo unos centímetros al helicóptero, "de manera tal que no se apoyara sobre sus esquíes, pero sin interrumpir la carga de carburante" y lo hizo girar unos 60 grados. El barril continuó rodando y pareció errarle al Gazelle "por pulgadas" antes de detenerse a cierta distancia. El encargado del reaprovisionamiento de combustible, con protectores en los oídos, no se dio cuenta en absoluto de lo que había pasado, lo mismo que el cabo Coley, absorbido en el estudio de mapas y en el tiempo disponible para reiniciar la misión.

Cuando se completó la carga de combustible el ZA728 despegó para continuar con su tarea. Fue sólo al retornar a la base al final del día que la tripulación se dio cuenta de que el tambor suelto había dañado el estabilizador vertical de estribor. Sin embargo la avería no había influido para nada en las condiciones de vuelo:

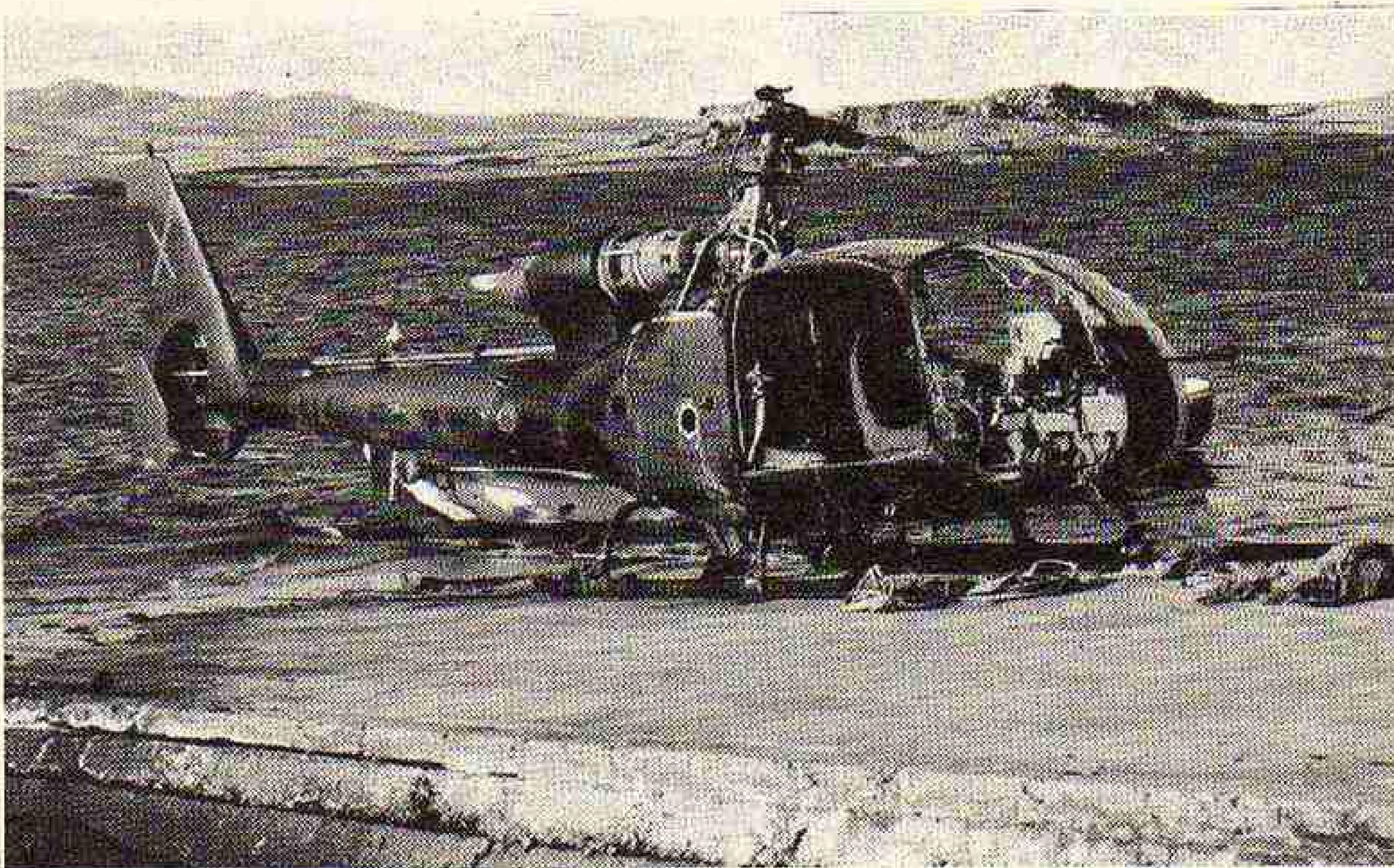
Antes de partir de Gran Bretaña se había decidido equipar a los Gazelles del Escuadrón 656 con cohetes SNEB de 68 mm., al igual que a los aparatos del 3CBAS. Un número suficiente de lanzacohetes y repuestos habían sido adquiridos a tiempo antes de la salida del escuadrón de Southampton, pero a conse-

cuencia de un aparente descuido, sólo los soportes fueron cargados a bordo del "Nordic Ferry". El resto había sido embarcado en otro lugar y no fue hallado hasta que el escuadrón llegó a Malvinas. Fueron localizados el 4 de junio, pero debido al desplazamiento de la escuadrilla de Gazelles del área de San Carlos a Pradera del Ganso, se decidió enviar el armamento a este último lugar, donde un Grupo de Mantenimiento Aeronáutico iba a instalarlo "sobre el terreno". Con un fuerte viento, los dos primeros equipos fueron suspendidos bajo el XX409 para su traslado a Pradera del Ganso, pero poco después del despegue la carga comenzó a oscilar violentamente. A punto de perder el control del helicóptero, la tripulación (Philip Piper y Les Beresford) se vio obligada a desprenderla y los equipos resultaron destruidos. Se decidió entonces despachar por tierra al armamento, pero no antes de que se resolvieron algunos problemas (relacionados con el mal tiempo reinante). En la noche del 7 al 8 de junio el primer Gazelle fue equipado con un depósito de proyectiles y el correspondiente lanzador. Los cohetes no llegaron sin embargo hasta el 9, para cuando los Gazelles se hallaban dedicados enteramente a las operaciones. No fue sino al mediodía del 10 de junio que la instalación se completó y se efectuaron algunas pruebas de tiro contra algunas rocas en Bahía Choiseul.

El 10 y el 11 de junio fueron días relativamente tranquilos para el Escuadrón 656, mientras se efectuaban preparativos para un asalto en regla por parte de la 3ª Brigada de Comandos contra Dos Hermanas, Monte Harriet y Monte Longdon. Se dio prioridad al reaprovisionamiento y mantenimiento de las posiciones de misiles Rapier alrededor de Fitzroy, así como el transporte de combustible y víveres a las unidades de vanguardia. Esto llevó al sistema logístico al borde de su colapso. Dos Scouts (el XT637 y el XT649) fueron colocados temporariamente –en vista de la batalla– bajo el control operacional del 3CBAS, en apoyo del 2 PARA y del 1er. Reg. de Guardias Galeses. Para el amanecer del 12 de junio se habían concretado los planes para el asalto de los guardias escoceses contra Tumbledown y que los Gurkhas avanzaran para tomar Monte William, mientras los guardias escoceses (en reserva) debían avanzar para apoderarse de Sapper Hill. La escasez de combustible limitó seriamente las operaciones el 13 de junio, pero a pesar de ello el escuadrón realizó con éxito el reaprovisionamiento y el transporte de tropas en vista de otro ataque nocturno. Para complicar aun más los problemas de la unidad, el cuartel general de la 3ª Brigada de Comandos en Estancia House fue atacado alrededor de las 1515Z por A-4B Skyhawks de la V Brigada, mientras el Scout XT637 y el Gazelle ZA728 se encontraban allí. el ZA728 (Keates / Coley) había volado hasta una posición adyacente a Estancia House, para que su tripulación recibiese instrucciones antes de dirigirse hacia Dos Hermanas y Monte Harriet. Minutos después el Scout XT637(que operaba como apoyo del 3 PARA) aterrizó cerca del Gazelle para recoger a dos periodistas del "Daily Express" y llevarlos a la línea del frente. Afortunadamente las dos tripulaciones estaban fuera de los helicópteros cuando atacaron los Skyhawks, pues las explosiones de las bombas averiaron el techo de la cabina del Scout y trozos de metralla dañaron su rotor de cola y el fuselaje. Las explosiones también destruyeron la cabina del ZA728 y la parte posterior de su estructura, mientras que otros informes indican que la conmoción provocada por las bombas alzó e hizo caer al aparato, que resultó con daños en la parte inferior. Ambos helicópteros fueron transportados por aire a San Carlos el mismo día para proceder a su reparación en el Taller Aeronáutico 70, aunque una serie de factores impidieron su inmediato retorno al servicio. En el caso del Gazelle, aunque el fuselaje y la cola pudieron ser arreglados, el plástico transparente de la cabina no llegó hasta mediados de julio. De la misma manera, si bien se pudo reparar la parte inferior del Scout, no había repuesto de ninguna clase para el rotor de cola. Finalmente se llegó a un arreglo, pues se cambió a una escuadrilla de los barcos un equipo de radio por palas de rotor de un HAS.1 Wasp.

A las 2359Z del 13 de junio un ruidoso ataque nocturno marcó el inicio del asalto de Tumbledown por parte del 2° de Guardias Escoceses. A pesar del intenso apoyo de artillería de que disponían, hallaron fuerte resistencia. No fue sino cuando el 2 PARA consiguió avanzar a lo largo de Wireless Ridge a una posición que dominaba Moody Brook que se hizo posible dirigir con cierta exactitud los disparos de los cañones. En apoyo directo de la batalla de Wireless Ridge el Scout XW282 (Greenhalgh / Gammon) efectuó varios vuelos de evacuación de heridos, bajo intenso fuego de artillería y en pésimas condiciones meteorológicas. A las 0406Z el XW282 aterrizó en Fitzroy con las dos primeras bajas del 2 PARA y continuó transportando a más heridos durante la noche. Al amanecer el Escuadrón 656 comenzó a realizar evacuaciones desde Tumbledown. El primer llamado fue recibido por el puesto de auxilios del regimiento en Goat Ridge, cuando un Gurkha y tres guardias escoceses yacían gravemente heridos en la ladera este de Tumbledown, a la vista y alcance de las posiciones argentinas, en las afueras de Puerto Argentino. La seriedad de las lesiones y el terreno rocoso impedían que los camilleros llevasen a los heridos a una posición más segura. El Scout XV139 (Drennan / Rigg) fue encargado del rescate y voló hacia la vanguardia desde Goat Ridge en una de las peores condiciones de tiempo que se hubieran registrado durante todo el conflicto. Sam Drennan recibió

Recuperado del agua en la Bahía de San Carlos en octubre de 1982, se ve lo que quedó del Gazelle AH.1 matrícula XX411 (C) X del Escuadrón Aéreo de la 3ra Brigada de Comandos (3CBAS). Este aparato había sido uno de los derribados por la infantería del Ejército Argentino - Companía "C" del R.I. 25 - el 21 de mayo de 1982, en las primeras horas del desembarco británico en Malvinas. (Richard Gardner)



posteriormente la Cruz de Vuelo Distinguido por esa evacuación. Parte de la citación dice lo siguiente:

"Durante el asalto el batallón fue sometido a un certero fuego de artillería y armas ligeras. A pesar de esto el capitán Drennan se ofreció en varias oportunidades como voluntario para volar hacia la vanguardia y evacuar a los heridos graves que requerían inmediata atención médica y que no habrían podido sobrevivir a su transporte en camillas sobre el abrupto terreno de Tumbledown. Para llegar a los heridos en los batallones de primera línea, por lo menos en tres ocasiones debió desplazarse a posiciones avanzadas, a plena vista del enemigo. Fue personalmente responsable por la evacuación de 16 heridos desde Tumbledown, en condiciones extremadamente difíciles. Volando bajo fuego, sobre terreno montañoso, con vientos extremadamente turbulentos y fuertes precipitaciones de nieve, el capitán Drennan arriesgó reiteradamente su vida."

Para el 13 de junio a las 2345Z se había planeado una salida de un Scout para rescatar a un guardia galés que sufría una grave neumonía en Sapper Hill. Una vez más el XV139 (Drennan / Rigg) fue destacado y voló hacia el frente pese a un fuerte viento sudeste, densas caídas de nieve y la falta de luna. Sam Drennan encontró las condiciones tan adversas en Sapper Hill, que por lo menos una vez el XV139 casi se estrelló contra el flanco de la montaña. No facilitó su tarea el hecho que las guardias no habían colocado señales luminosas para el aterrizaje y que las únicas luces visibles para la tripulación resultaron ser las de un Land Rover argentino, que se hallaba extraviado y buscaba su camino en medio de la tormenta de nieve. Finalmente Drennan se vio obligado a regresar a la base a las 0100Z, debido a la escasez de combustible. A las 0125Z intentó nuevamente, esta vez con éxito, retornando a Fitzroy con el guardia galés a las 0225Z. La evacuación de heridos desde Tumbledown continuó durante todo el 14 de junio e incluyó el rescate de numerosos argentinos que claramente demostraban su alivio al rendirse a los británicos.

A las 1300Z del 14 de junio el 2 PARA recibió órdenes de abandonar Wireless Ridge y de avanzar más allá de las desiertas instalaciones de Moody Brook hacia Puerto Argentino. La compañía "D" en la posición más avanzada quedó bajo intenso fuego de artillería de una batería argentina de 105mm., instalada cerca del hipódromo. Al mismo tiempo se advirtió el desplazamiento de numerosas tropas argentinas, aparentemente en un intento de reforzar Sapper Hill desde el sudeste, mientras cientos de otras se retiraban hacia Puerto Argentino. El 2 PARA solicitó el apoyo de Harriers, pero las condiciones del tiempo lo hicieron imposible. Entretanto el Scout XW282 (Greenhalgh / Gammon) había completado la evacuación de heridos del 2 PARA en la parte norte de Wireless Ridge, durante la cual la tripulación había observado las posiciones defensivas argentinas. Greenhalgh pidió autorización para equipar a su helicóptero con cohetes SS.11 y atacar "blancos de oportunidad" cerca de Puerto Argentino. Se le concedió el permiso y durante la salida Gammon disparó cuatro cohetes contra tropas argentinas en retirada delante del 2 PARA y silenció emplazamientos de artillería enemiga (dos Scouts del 3CBAS lo siguieron para completar lo que sería la última salida ofensiva de la campaña). La actividad del escuadrón había adquirido un ritmo frenético a mediodía del 14 del junio. Había continuos llamados para la evacuación de heridos, misiones urgentes de reabastecimiento y tareas de enlace exigieron duramente a los aparatos y a sus tripulaciones, pero a las 1550Z de ese día informes no confirmados indicaron que en Puerto Argentino se habían izado banderas blancas.

Mientras las fuerzas británicas entraban en Puerto Argentino las tripulaciones del Escuadrón 656 volaron hacia el hipódromo de la ciudad, donde varios UH-1H del Batallón de Aviación de Combate 601 fueron hallados todavía en condiciones de volar. Dos habían sido desprolijamente pintados de blanco para misiones de evacuación de heridos, uno de los cuales (AE-409) fue puesto en servicio por el 656 como apoyo de la 5ª Brigada de Infantería. No se intentó repintar al UH-1H, pero su número de serie fue borrado y se lo reemplazó por la cifra "656" en grandes caracteres, para evitar confusiones entre el Huey y el Gazelle XX409. En el período inmediato después del alto el fuego el Escuadrón 656 pudo completar nuevamente sus efectivos de aparatos. El Scout CAT.2 XR628 (el que había efectuado un aterrizaje forzoso en la laguna MacPhee) fue transportado por aire al "Elk" para su regreso al Reino Unido con el 3CBAS, mientras que dos Gazelles (XW893 y XX444) que habían llegado a Puerto William en el "Contender Bezant" para el 3CBAS el 23 de junio, fueron entregados al 656, así como el Gazelle ZA730 el 3CBAS. Tres Scouts (XP907, XR629 y XV141) que habían llegado el 27 de junio a bordo del "Astronomer", como reemplazo de pérdidas en combate también fueron tomados a su cargo por el 656. Para entonces el escuadrón contaba con 16 helicópteros que comprendían a los Scouts AH.1 XP907, XR629, XT637, XT649, XV130, XV139, XV141, y XW282 más los Gazelles AH.1 XW893, XX409, XX444, XZ290, XZ314, XZ321, ZA728 y ZA730, además del UH-1H AE-409 que continuó siendo volado como apoyo de la 5ª Brigada hasta el 13 de julio (cuando fue llevado por Mike Sharpe al "Atlantic Causeway" en la bahía de San Carlos para ser llevado al Reino Unido).

Para mediados de julio el poderío del Cuerpo Aéreo

El XW849, visto en la Base Wyton de la RAF, el 31-7-82, cuando había sido designado como reemplazo para aparatos de su clase perdidos en Malvinas, pero no llegó a ser despachado al Atlántico Sur.



del Ejército (AAC) en las Malvinas se había reducido a las proporciones de una fuerza de guarnición, que consistía en ocho Scouts AH.1 y cuatro Gazelles AH.1, así que los aparatos sobrantes fueron enviados al Reino Unido. Cuatro Gazelles (XX409, XX444, XZ314 y ZA728) fueron embarcados en el "Tor Caledonia" y partieron el 31 de julio junto con dos Scouts (XT649 y XV130), que habían sido reemplazados por dos nuevos llegados desde el Reino Unido (XV121 y XW799). La participación del Escuadrón en la operación "Corporate" concluyó a fines de julio, cuando personal del Escuadrón 657 llegó a las islas. La fecha oficial del relevo fue el 2 de agosto cuando el 657 tomó simplemente a su cargo los Scouts y Gazelles del 656.

Después de un período de licencia el Escuadrón 656 reanudó sus tareas normales en Netheravon con los dos Scouts que habían regresado en el "Tor Caledonia", más otros cuatro aparatos que habían sido sacados de depósito en Wroughton (XP905, XT646, XV124 y XW281). Tres de los Gazelles que habían sido traídos de vuelta (XX409, XX444 y XZ314) también quedaron en el escuadrón, que más tarde aumentó sus efectivos con otros dos helicópteros de los depósitos de Wroughton (ZA772 y ZA775).

Tripulaciones del Escuadrón 656 durante la operación "Corporate y sus distinciones:

Pilotos

Mayor C.S. Sibun (AAC) –comandante– mencionado en los partes
Escuadrilla Scout: *cap. S.M. Drennan AAC, Cruz de Vuelo Distinguido; cap. J.G. Greenhalgh (Real Cuerpo de Transportes), Cruz de Vuelo Distinguido; ten. T.S. Ward-Booth AAC; suboficial M.J. Sharpe AAC, mencionado en los partes; sarg. I. Roy, Ingenieros Reales, mencionado en los partes; sarg. R. Kalinski (paracaidistas), mencionado en los partes; sarg. R. J. Walker AAC, mencionado en los partes.*
Escuadrilla Gazelle: *cap. A. P. Bourne (Artillería Real), mencionado en los partes; cap. P.G Piper (Artillería Real); sarg. S.A. Griffin AAC (muerto en acción); sarg. G.H. Keates (ingenieros eléctricos y mecánicos); sarg. P.G. Moran AAC; sarg. J.R.A. Sutherland AAC.*

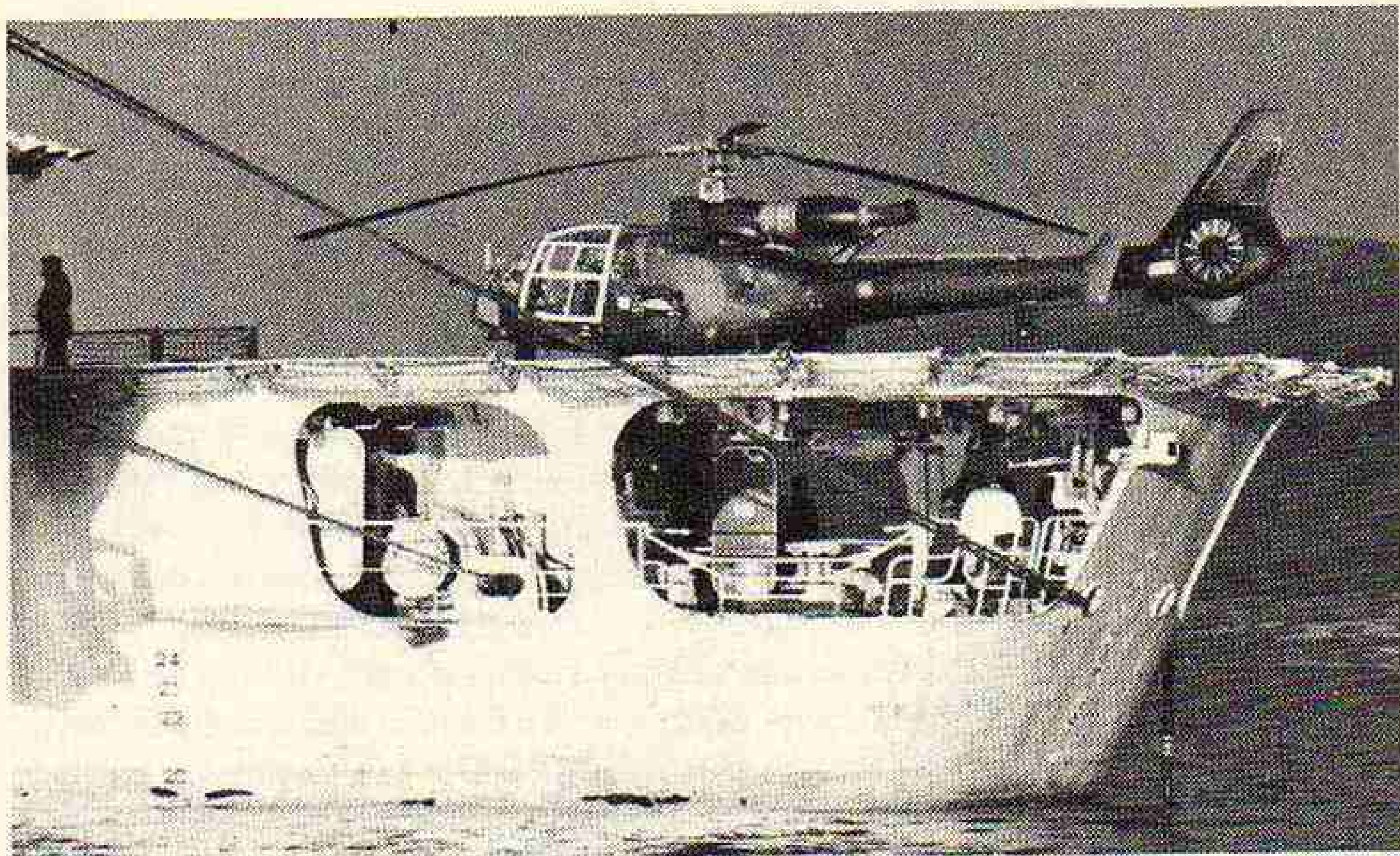
Tripulantes

Escuadrilla Scout: (artilleros) cabo M. Johns AAC; cabo M. Lord AAC; cabo S. Cholerton (ingenieros electricistas y mecánicos); cabo J. Gammon (paracaidistas); cabo I. Mousette AAC; cabo J.J. Rigg, AAC, mencionado en los par.
Escuadrilla Gazelle: *(observadores): sarg. K.D. Beveridge AAC; cabo L. Beresford AAC; cabo S.J. Cockton AAC (muerto en acción); cabo J. A. Coley (ingenieros electricistas y mecánicos); cabo N.S. Fraser AAC; cabo S.A. Long AAC.*

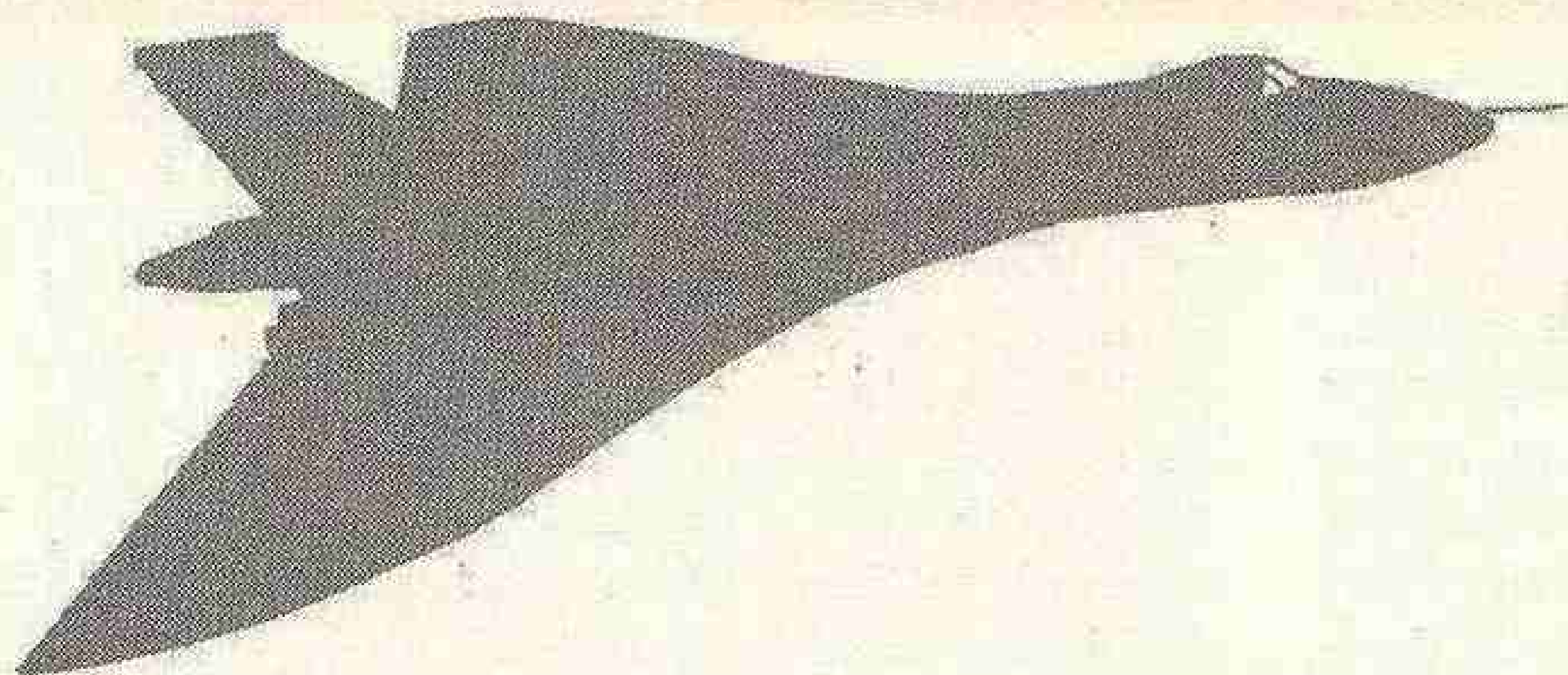
Los pilotos y artilleros de Scouts fueron desplegados con la sección avanzada del escuadrón a bordo del "Europic Ferry" (temporariamente transferidos al 3CBAS desde el 7 de mayo al 1° de junio de 1982). El restante personal de Scouts viajó al sur en el "Baltic Ferry", mientras que todos los tripulantes y pilotos de Gazelles lo hicieron en el "Nordic Ferry". Luego de la llegada a las islas del cuerpo principal del batallón, el teniente Ward-Booth fue designado como uno de los dos oficiales de enlace de la brigada, así que no efectuó misiones de vuelo. El segundo oficial de enlace era el capitán R.W. Twist, del Real Regimiento de Fusileros que en ese momento era segundo jefe del escuadrón. El capitán Drennan que había viajado a bordo del "Queen Elizabeth 2" con el mayor Sibun (pues se había unido al escuadrón en el día de la partida) reemplazó al teniente Ward-Booth como piloto de la Escuadrilla Scout. El suboficial Sharpe también actuó como instructor de vuelo del Escuadrón y después de la capitulación argentina voló Scouts y Gazelles, así como el UH-1H AE-409 que fue capturado.



Esta foto del XV130, muestra cómo se empleaban los Scout en su rol de utilitarios. Tenían sacadas ambas puertas laterales y se les habían quitado los lanzamisiles. Asimismo es visible bajo la cabina el gancho para cargas exteriores (815 Sqdn. "Exeter" Flight).



El 2-7-82 el Gazelle XX409 del Escuadrón 656 del Ejército comenzó a quedarse sin combustible en medio de un vuelo y como única salvación intentó con éxito el aterrizaje a popa del "Exeter" (815 Sqdn. "Exeter Flight").



VULCAN

ESCUADRONES 44, 50 Y 101

Para fines de marzo de 1982 la flota de Vulcan B.2 de la Royal Air Force había sido reducida a tres escuadrones, todos con base en Waddington. El retiro del servicio operacional de este tipo de avión se esperaba que tuviera lugar para fin de junio de 1982, para cuando también se disolverían los Escuadrones (Sqdn) 44, 50 y 101. Sin embargo, el conflicto de las Malvinas modificaría sustancialmente estos planes, con la consecuencia de que los Vulcan serían empleados por primera vez en casi 25 años. El personal de Waddington fue puesto en alerta el 9 de abril para su posible acción en el Atlántico Sur. El Ala de Ingeniería de la Estación (Station's Engineering Wing) recibió la tarea de poner nuevamente en operaciones los equipos de reabastecimiento aire-aire en diez aviones, para que sus tripulaciones pudieran recibir el entrenamiento en las técnicas de reabastecimiento en vuelo lo antes posible (todos los Vulcan tenían lanzas de reabastecimiento, pero el equipo no había sido utilizado en muchos años). De los diez aviones, los seis siguientes fueron escogidos para su posible despliegue en el Atlántico Sur:

XL391	101 Sqdn	XM607	44 Sqdn
XM597	101 Sqdn	XM612	44 Sqdn
XM598	50 Sqdn	XM654	50 Sqdn

Estos eran los únicos Vulcan B.2 que todavía contaban con puntos de fijación delanteros y posteriores para los misiles Skybolt y los conductos de refrigeración para el misil a través de las alas. Finalmente, el XM654 quedó cumpliendo tareas normales de vuelo y no fue empleado en la Operación "Corporate". Cinco tripulaciones fueron seleccionadas, dos del 50 Sqdn y una del 44 Sqdn y del 101 Sqdn, más una del recientemente disuelto 9 Sqdn. Todos habían tomado parte de un ejercicio "Red Flag" en la Base de la Fuerza Aérea de Nellis, en Nevada, Estados Unidos, durante febrero de 1982 y éste fue uno de los principales factores que determinaron su elección. A los cinco aviones se les había mejorado su equipo de navegación incorporando un sistema inercial Carousel. La primera de estas modificaciones fue llevada a cabo en Marham dado que la flota de Víctor K.2 ya utilizaba este equipo (el avión posiblemente fuera el XM597, ya que fue visto salir de Marham el 18 de abril). También se dotó al avión con equipo extra de Contramedidas Electrónicas a través de contenedores con perturbadores Westinghouse AN/ALQ-101 montados en pilones subalares diseñados localmente, cuyo cableado fue pasado por los conductos de refrigeración para los Skybolts mencionados más arriba. El entrenamiento en la táctica de bombardeo convencional comenzó a mediados de abril y la correspondiente al reabastecimiento en vuelo se realizó con los Víctor K.2 de Marham entre el 14 y el 17 de abril. Ninguno de los cinco aviones seleccionados para ser empleados en la Operación "Corporate" había sido repintado con el último esquema de camuflaje "envolvente" y todos ostentaban el viejo mimetizado en verde oscuro y gris marino mediano con las superficies inferiores en gris claro aeronáutico. Las modificaciones al esquema de colores aplicadas durante el período de apestamiento consistieron en una capa de gris marino oscuro sobre el gris claro aeronáutico de las partes bajas y la eliminación de la insignia del escuadrón de la deriva.

Los dos primeros Vulcan partieron de Waddington rumbo a Wideawake a las 0900Z del 29 de abril (el XM598 volado por el Sqdn Ldr –capitán– R.J. Reeve y el XM607 piloteado por el Flt Lt –primer teniente– W.F.M. Withers, con sus respectivas tripulaciones), en tanto que un tercero (XM597) fue enviado como reemplazo en vuelo pero más tarde regresó a su base. Los dos primeros aviones volaron sin escalas hacia la Isla Ascensión apoyados por Víctor K.2 de Marham y cada Vulcan requirió dos reabastecimientos en vuelo antes de aterrizar en Wideawake a las 1800Z. El Sqdn Ldr A.C. Montgomery se convirtió en el Comandante del Destacamento de la Isla Ascensión con responsabilidad sobre todas las tripulaciones destacadas ahí.

La primera de las misiones "Black Buck" (el nombre código de las salidas de bombardeo de los Vulcan desde Ascensión) estuvo dirigida contra la pista del aeródromo de Puerto Argentino, con la intención de que el campo aéreo quedara fuera de uso para los aviones de combate de altas performances. El primer ataque ("Black Buck 1") fue lanzado desde Wideawake alrededor de la medianoche (GMT) del 30 de abril/1 de mayo. El XM598 (Sqdn Ldr Reeve y su tripulación)

fue designado como avión primario, con el XM607 (Flt Lt Withers y tripulación) en reserva y que en principio debía regresar una vez que el avión principal completara su primer reabastecimiento en vuelo. El despegue de once Víctors y dos Vulcan (el XM598 en undécimo lugar y el XM607 en el décimo tercero) comenzó a las 2350Z con un minuto de intervalo entre ellos, en una llamativa operación llevada a cabo en completa oscuridad ya que los trece aviones llevaban sus luces de navegación apagadas. La ventanilla de visión directa del comandante del XM598 fue cerrada antes de la partida pero no pudo sellarse apropiadamente, por lo que la tripulación se vio imposibilitada de presurizar al avión. Se decidió entonces que el XM598 volviera a Wideawake y que el XM607 prosiguiera con la misión. La tripulación de Martin Withers comprendía al Fg Off (teniente) P.L. Taylor (copiloto), con los Flt Lts R.D. Wright (navegador-radar), G.C. Graham (navegador-pantalla), H. Prior (Oficial Ingeniero de Vuelo) y R.J. Russell (un instructor de reabastecimiento en vuelo de Marham). El descenso a bajo nivel se realizó a unas 300 millas del blanco, con una trepada de último minuto a 10.000 pies para la corrida de bombardeo a través del aeropuerto. Unas dos millas antes de alcanzar el objetivo, la computadora de bombardeo del Vulcan puso en marcha el mecanismo de lanzamiento y las 21 bombas de 1.000 libras fueron liberadas en un lapso de cinco segundos. Cayeron en una línea en diagonal a la pista, una táctica habitual para asegurar que al menos una haría impacto. La palabra código "Superfuse" fue trasmitida a las 0746Z para indicar una misión exitosa ("Rhomboid" habría sido empleada en caso contrario) y el Vulcan giró en redondo para su largo viaje de regreso a Ascensión, a donde finalmente aterrizó a las 1452Z del 1° de mayo.

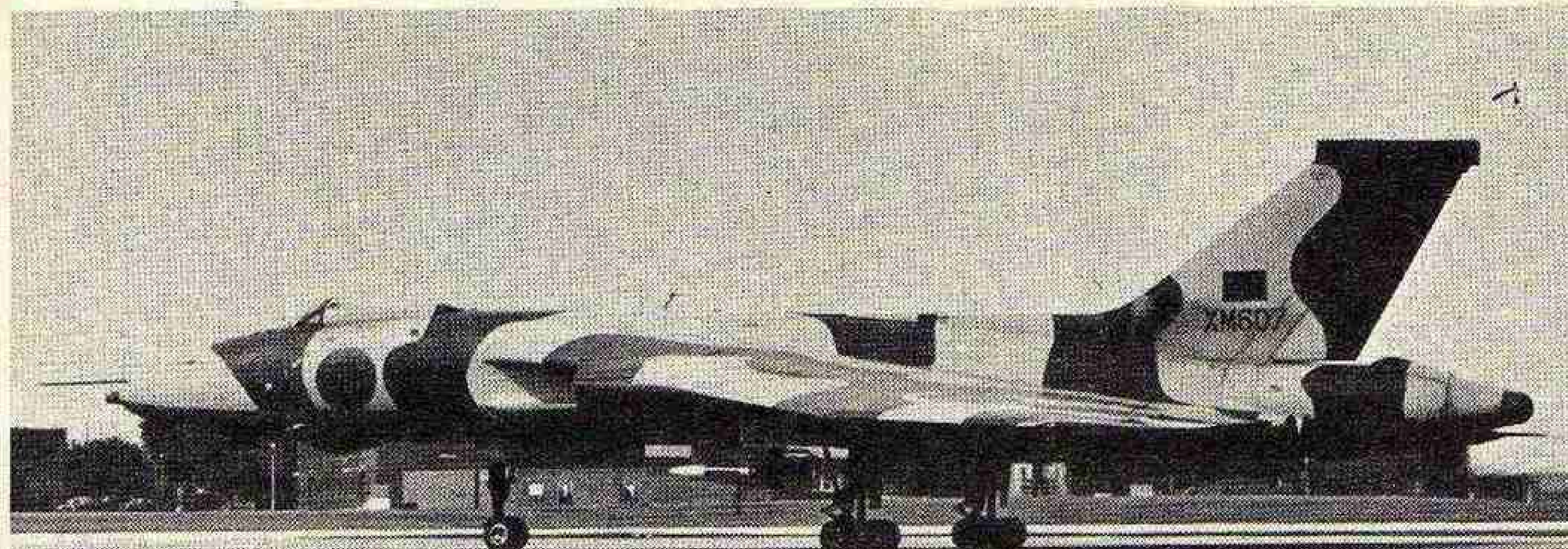
El ataque marcó el final de los intentos de resolver la disputa con Argentina por medios diplomáticos y comenzó así la confrontación de seis semanas para reocupar las islas por la fuerza. La incursión resultó bastante sorpresiva para las tropas enemigas en Puerto Argentino y el Receptor de Alerta Radar del Vulcan sólo captó las emisiones del radar de control de tiro Skyguard argentino cuando las bombas estaban a punto de dejar el avión. Esta emisión fue rápidamente perturbada por Hugh Prior mediante el ALQ-101 en su contenedor bajo el ala de estribor. Sólo una de las bombas había impactado en la pista misma y otra cayó en su borde, pero el resto también causó algunos daños en las instalaciones del aeropuerto. Más importante resultó el hecho de que confirmó a los argentinos de que la Royal Air Force era capaz de lanzar ataques como ése en alcance extremo. Por lo tanto los blancos en la Argentina continental enfrentaban un riesgo similar y este ataque reforzó la idea de aquellos que temían represalias de este tipo por parte de los británicos.

Un ataque similar a cargo del XM607 fue lanzado a las 2345Z del 3 de mayo ("Black Buck 2"), con el Sqdn Ldr Reeve y una tripulación compuesta por los Flt Lts D.T. Dibbens (copiloto), M.A. Cooper (navegador-radar), J. Vinales (navegador-pantalla), B.J. Masefield (ingeniero de vuelo) y P.A. Standing (instructor de reabastecimiento en vuelo). El avión despegó en tercer lugar en la salida masiva de bombarderos y aviones tanque (el XM598 de reserva salió quinto pero en esta ocasión no fue necesario). El ataque siguió el mismo perfil que el anterior, excepto la corrida final de bombardeo que se realizó a 16.000 pies, pero ninguna de las 21 bombas lanzadas a las 0830Z del 4 de mayo causó daño alguno a la pista. El XM607 volvió a Wideawake sin incidentes.

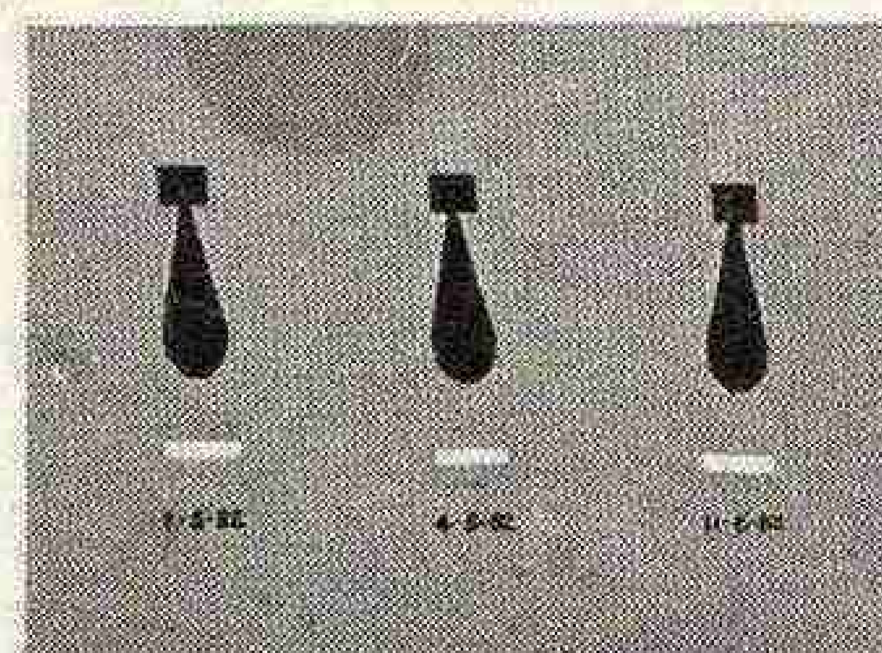
Los XM598 y XM607 fueron volados de regreso a Waddington el 7 de mayo, pero el XM607 volvió a Wideawake el 15 de mayo a tiempo para el siguiente ataque ("Black Buck 3") que se había planeado para el día siguiente. El XM607 y el XM612 fueron designados respectivamente como avión primario y de reserva (este último había llegado desde Waddington el 14 de mayo), pero la misión fue cancelada después de que ambos pilones de babor fueron quitados del avión (las tripulaciones habían creído erróneamente que los pilones causaban una resistencia excesiva). El XM607 fue volado de regreso a Waddington el 20 de mayo, seguido tres días después por el XM612.

En el Reino Unido se comenzó a estudiar la idea de armar a los Vulcan con misiles para atacar a los radares argentinos situados en las islas. La amenaza principal estaba representada por dos radares de vigilancia: un Westinghouse AN/TPS-43F (operado por el Grupo 2 de Vigilancia y Control de la Fuerza Aérea) que había comenzado a operar en el aeropuerto de la capital malvinense el 6 de abril pero que en la noche del 13/14 de abril fue trasladado a la ciudad para su protección (una antena fue dejada como "señuelo" en Colina Sapper) y un Cardion TPS-44 operado por el Ejército ubicado cerca de Puerto Argentino en el camino al aeródromo. Otros equipos empleados por los argentinos incluían radares de control de tiro Super Fledermans enlazados con los cañones antiaéreos bitubo Oerlikon de 35 mm de la Fuerza Aérea y del Ejército. Para los ensayos iniciales con misiles se utilizó el Martel (ya en uso en la Royal Air Force), que fue llevado en vuelo en soportes subalares el 4 de mayo en el XM597, para efectuar pruebas con misiles activos en el polígono de Bahía Cardigan dos días más tarde. Aunque estos ensayos fueron exitosos, se decidió utilizar el AGM-45 Shrike. Este último misil fue suministrado por la Fuerza Aérea de los Estados Unidos (USAF) y las visitas a Waddington de Phantoms F-40 equipados con Shrike desde la 52ndTFW de Spangdahlem, Alemania Federal, entre el 19 y el 23 de mayo, sin lugar a dudas estuvieron relacionadas con el tema. Los ensayos, primero con dos y luego con cuatro Shrikes (dos en cada soporte) fueron llevados a cabo y luego los Vulcan elegidos para ese papel fueron desplegados a la Isla Ascensión. El XM598 (el avión de reserva) llegó a Wideawake el 26 de mayo seguido por el XM597 (el avión primario) el 27 del mismo mes.

El lanzamiento de la primera misión antiradar de los Vulcan armados con los misiles Shrike ("Black Buck 4") fue planeado para la medianoche del 28 de mayo. El XM597 partió a tiempo tripulado por el Sqdn Ldr C.N. McDougall (piloto), el Fg Off C. Lackman (copiloto), los Flt Lts D. Castle (navegador-radar), B. Smith (navegador-pantalla), R. Trevaskus (ingeniero de vuelo) y B. Gardner (como sexto hombre, otro piloto de Vulcan). Pero el avión se vio forzado a volver a Wideawake después de que fallara la manguera de







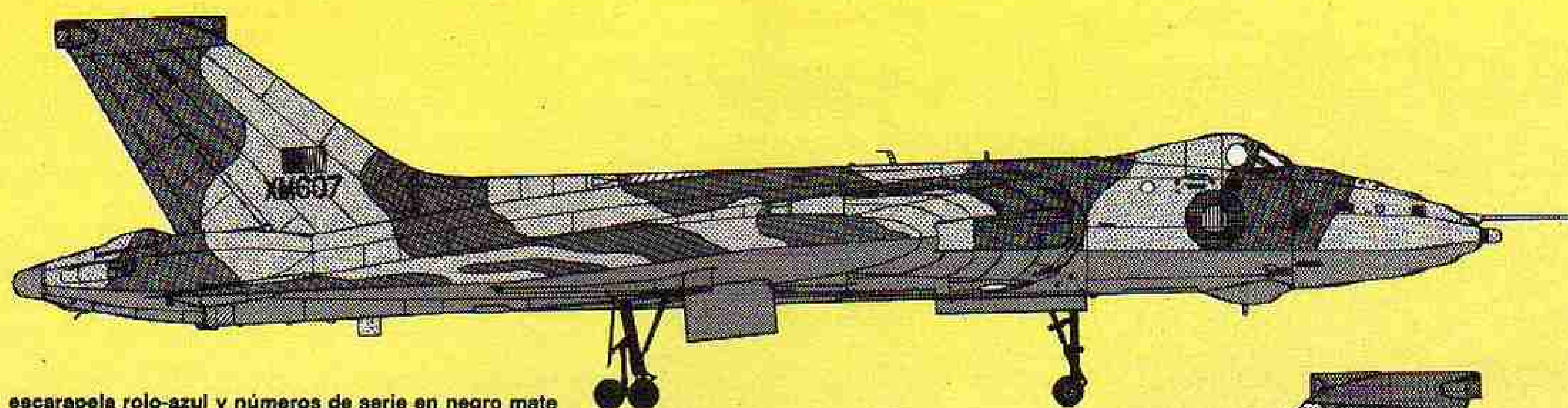
El Vulcan B.2 XM 607 se ve en su base de Waddington el 1-7-82 tras retornar de Wideawake inmediatamente después del cese del fuego del 14 de junio. Las marcas de misiones fueron aplicadas a babor del radomo de la nariz del Vulcan, después que regresara del Atlántico Sur. Se trata de tres siluetas de bombas en negro mate, cayendo sobre otras tantas banderas argentinas, bajo las cuales aparece la fecha de cada raid.

(Rerry Senior)
(Insert: Peter Cooper)

Cuando estalló la Guerra de las Malvinas, los Vulcan B.2 llevaban 25 años de servicio y estaban a punto de ser radiados por obsoletos. Originalmente habían sido concebidos para lanzar bombas nucleares sobre Europa del Este y no para el trabajo que les tocó hacer en el Atlántico Sur. Las suyas fueron las misiones más costosas de la guerra y, proporcionalmente, las más ineficaces.
(Ministerio de Def. Brit.)



VULCAN B.2 XM607 ESCUADRON 44

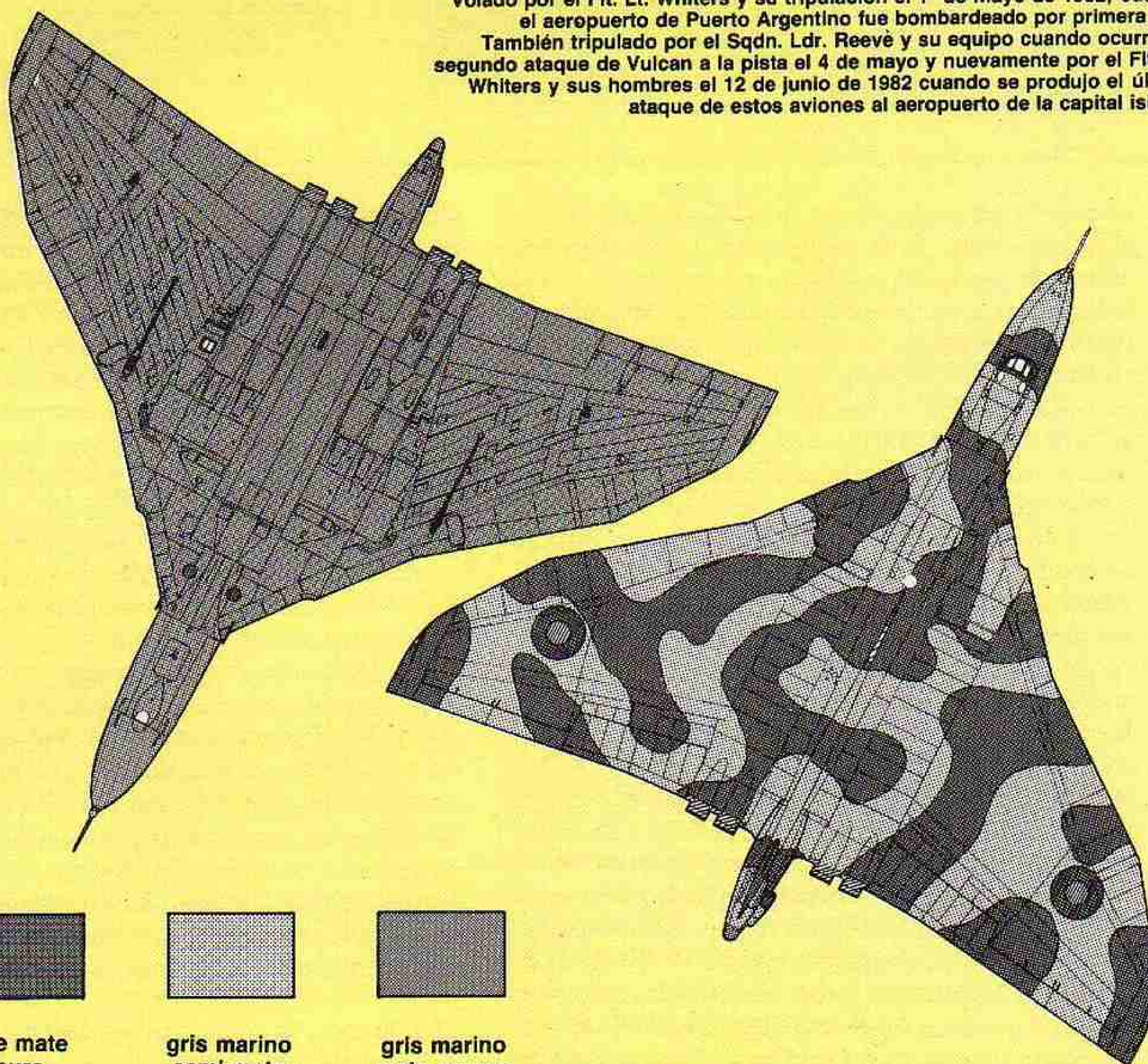


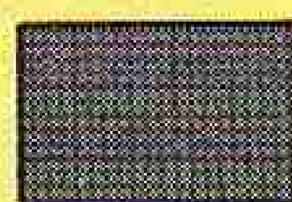
escarapela rojo-azul y números de serie en negro mate

Las marcas de misiones fueron aplicadas después del 14 de junio de 1982 del lado de babor de la nariz y consistían en tres siluetas de bombas en negro con las fechas y pequeñas banderas argentinas.

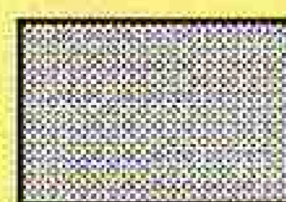


Volado por el Flt. Lt. Whiters y su tripulación el 1° de mayo de 1982, cuando el aeropuerto de Puerto Argentino fue bombardeado por primera vez. También tripulado por el Sqdn. Ldr. Reevé y su equipo cuando ocurrió el segundo ataque de Vulcan a la pista el 4 de mayo y nuevamente por el Flt. Lt. Whiters y sus hombres el 12 de junio de 1982 cuando se produjo el último ataque de estos aviones al aeropuerto de la capital isleña.

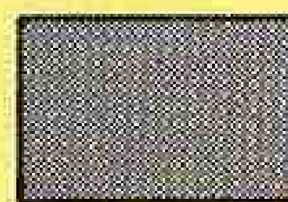




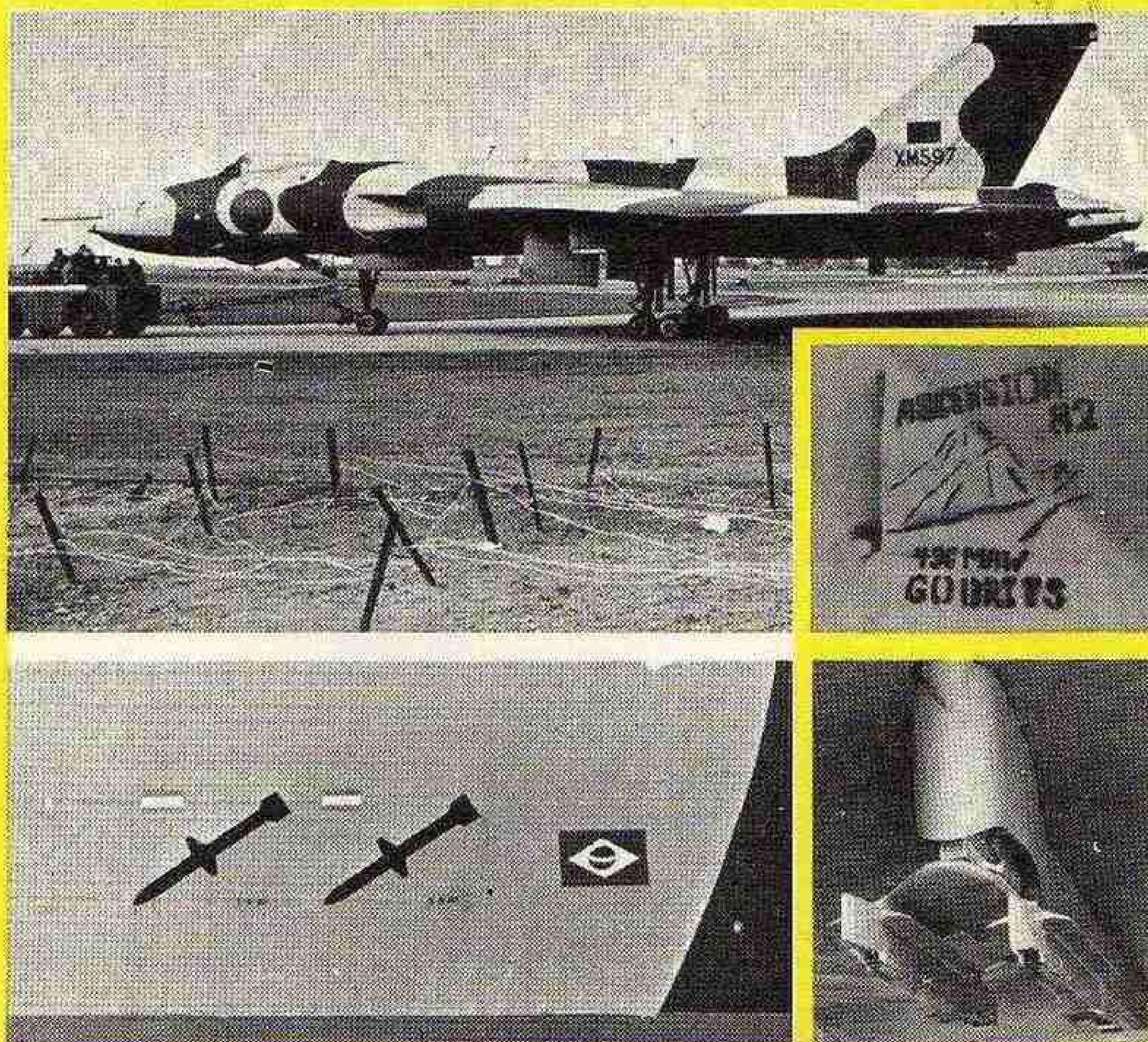
verde mate oscuro



gris marino semi-mate



gris marino mate oscuro



Izquierda:
El XM597 fue otro de los Vulcan B.2 empleados en ataques contra las fuerzas argentinas. Aquí se lo ve remolcado en Waddington el 1-7-82 y en la foto insertada en ésta, se observa un "recuerdo" estampado por la tripulación de un C-5A norteamericano de "visita" en Wideawake. (Terry Senior)

En la foto de más a la izquierda se ven las marcas de misiones pintadas del lado del babor de la nariz de este Vulcan. Cada una de las misiones de lanzamiento de misil Shrike lleva su fecha y la bandera brasileña alude al episodio del aterrizaje comentado en esta página. En la foto de al lado, detalle de los pilones subalares para misiles. (Peter Cooper y Michael I. Draper)

reabastecimiento del Víctor. La "Black Buck 5" siguió poco antes de la medianoche del 30 de mayo utilizando los mismos aviones y tripulantes, con el radar de vigilancia Westinghouse AN/TPS-43F en Puerto Argentino como blanco. El vuelo se cumplió como había sido planeado y el Vulcan descendió a 300 pies cuando estaba a unas 200 millas de las Malvinas, antes de subir a 16.000 pies a una distancia de 20 millas para iniciar su corrida de bombardeo, después de haber roto el silencio de radio para coordinar con la Task Force un ataque de Sea Harrier. Mientras el Vulcan ascendía, su Receptor de Alerta Radar recibió la emisión del AN/TPS-43F, pero enseguida cesó al parecer porque los argentinos lo desconectaron. En realidad el personal del VYCA del Grupo 2 estaba tratando de confundir a la tripulación del bombardero reduciendo la potencia de la señal de su radar para aparentar que la antena se encontraba más lejos del avión de lo que realmente estaba, con la esperanza de hacer entrar al Vulcan dentro del alcance de los cañones antiaéreos. Pasaron unos 40 minutos antes de que la tripulación del Sqdn Ldr McDougall volviera a captar la transmisión del radar y pudiera localizar la fuente. Ambos Shrikes fueron lanzados aproximadmente a las 0845Z del 31 de mayo y se dirigieron al radar, que cesó de emitir en el momento en que los misiles impactaron en el terreno. El primero cayó a unos 9 o 13 metros de la antena del radar y provocó algunos daños menores a su blanco, mientras que el otro cayó algo más lejos. La tripulación del Vulcan creyó en ese momento que el radar había sido alcanzado, pero 24 horas después estaba otra vez en operación y se le había colocado un revestimiento para protegerlo de nuevos daños por explosión.

El mismo avión y tripulación fueron enviados desde Wideawake para la "Black Buck 6" el 2 de junio, en esta oportunidad armado con cuatro misiles Shrike en vez de dos, para otro ataque contra el mismo radar. La incursión siguió igual perfil que la anterior y el radar AN/TPS-43F fue apagado cuando el Vulcan inició su corrida final en las primeras horas del 3 de junio. Una vez más, durante unos 40 minutos quedaron esperando que éste o cualquier otro radar fuera encendido y, poco después de comenzar un descenso simulado hacia el aeropuerto, el Receptor de Alerta Radar del avión captó un radar Skyguard del Ejército. Se lanzaron dos Shrikes, que destruyeron el radar que actuaba como unidad de control de fuego para una de las baterías del GADA601 cercana a Puerto Argentino. Cuatro soldados argentinos (un oficial, un suboficial y dos conscriptos) resultaron muertos por impacto directo. Luego de una nueva y breve espera en la esperanza de que el AN/TPS-43F fuera conectado, el Vulcan se vio forzado a abandonar el área debido a su nivel crítico de combustible. Asistido por un Nimrod MR.2, el XM597 se encontró con su cisterna Víctor a mitad de camino a Wideawake. Sin embargo, el extremo de la lanza de reabastecimiento del Vulcan se rompió durante el acople y la tripulación se vio forzada a desviarse al aeropuerto más cercano, que era el de Río de Janeiro, en Brasil. El reabastecimiento se había realizado a 20.000 pies y la tripulación rápidamente calculó que el avión ni siquiera llegaría a la costa si conservaba esa altitud, de tan escaso que era su nivel de combustible. Neil McDougall subió al Vulcan a 40.000 pies, donde consumía combustible más económicamente y los dos Shrike restantes fueron disparados. Pero uno de los misiles no salió y quedó sujeto al pilón, ya que no había otro sistema para desprenderlo. Todos los documentos confidenciales fueron reunidos en una bolsa y arrojados por la puerta de entrada de la tripulación, después

de haber despresurizado la cabina y con los tripulantes utilizando máscaras de oxígeno. Hubo algunas demoras para volver a cerrarla, pero el problema fue solucionado y finalmente la puerta fue nuevamente sellada y se presurizó la cabina. Las conversaciones iniciales con el control de tráfico aéreo de Brasil fueron algo evasivas, ya que la tripulación intentaba ocultar su identidad mientras los canales diplomáticos establecían contacto con el personal de la embajada en Río de Janeiro.

Finalmente se hicieron los arreglos con el control de tráfico aéreo para un aterrizaje de emergencia en el aeropuerto Galeao de Río y el reactor comenzó un descenso inicial a 20.000 pies mientras se aproximaba a la costa (McDougall no iba a descender más hasta comenzar el aterrizaje). La pista fue divisada a unas seis millas y se obtuvo permiso para hacer una aproximación directa con viento de cola. Entonces inició un descenso en espiral muy pronunciado con los frenos aerodinámicos extendidos y los aceleradores cerrados. El descenso fue excepcionalmente bien calculado por el piloto y el Vulcan estaba ya alineado para el aterrizaje a 800 pies y a una milla y media de la pista, a pesar de que se desplazaba al doble de su velocidad normal de aproximación. La nariz fue elevada para disminuir la velocidad del avión y lograr un aterrizaje perfecto. Cuando las turbinas del Vulcan fueron desconectadas, todavía quedaban 2.000 libras de combustible, menos de lo que se hubiera requerido para un aterrizaje frustrado y realizar un circuito. El misil fue asegurado por la tripulación y luego fue puesto en custodia, junto con el avión, por las autoridades brasileñas. La tripulación fue muy bien tratada por los brasileños y pronto se les ofreció la oportunidad de regresar a su país, pero eligieron quedarse hasta que el avión fuera liberado.

Esto finalmente ocurrió el 10 de junio, cuando volaron al XM597 (sin el Shrike) a Ascensión. Antes del vuelo de regreso a Waddington el 13 de junio se le colocó una nueva lanza de reabastecimiento.

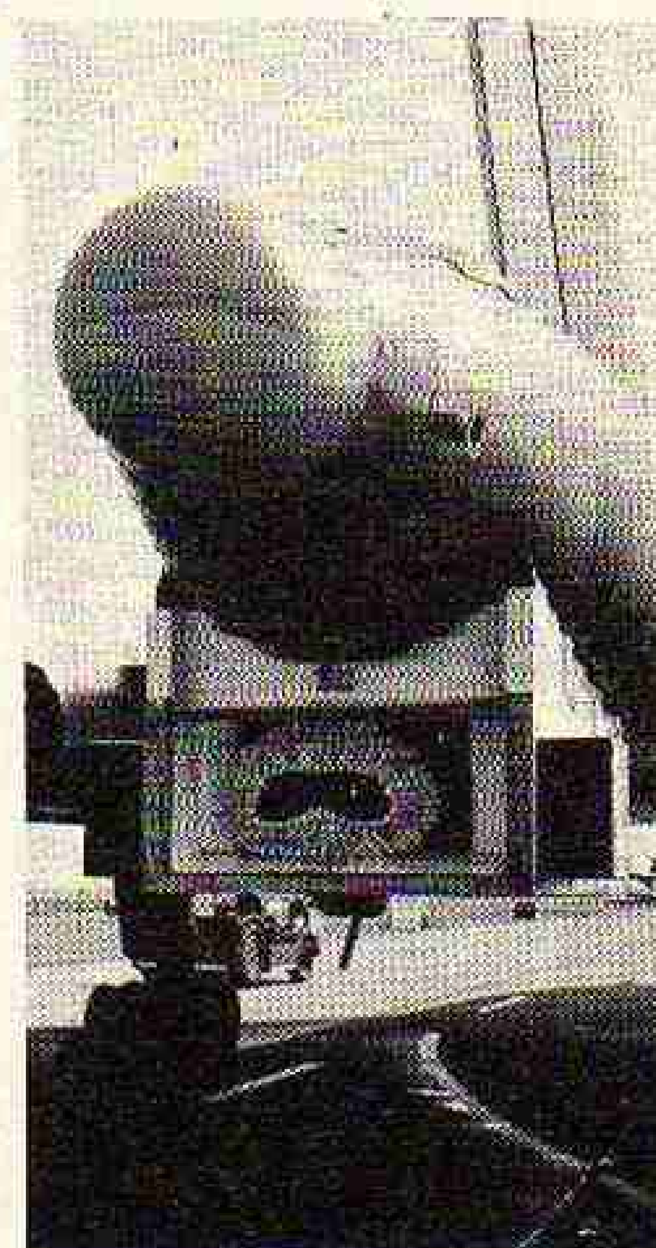
La incursión final de Vulcan, "Black Buck 7", estuvo a cargo del XM607 en la noche del 11 de junio, luego de que el avión volviera de Waddington el día anterior. La tripulación de Martin Withers fue la misma de "Black Buck 1", con la excepción de que el instructor de reabastecimiento en vuelo en la ocasión fue Peter Standing. Se trataba de otra misión de bombardeo convencional sobre las instalaciones del aeródromo de Puerto Argentino más que sobre su pista y fue cumplida con éxito. Los XM598 y XM607 regresaron a Waddington el 14 de junio y entonces recomenzó el retiro gradual del avión del servicio de la RAF.

Tripulaciones de Vulcan que participaron en las misiones "Black Buck" durante la Operación "Corporate" y sus condecoraciones: Sqdn Ldr C.N. McDougall RAF DFC (Cruz de Vuelo Distinguido), Sqdn Ldr R.J. Reeve RAF, Flt Lt D. Castle RAF, Flt Lt M.A. Cooper RAF, Flt Lt D.T. Dibbens RAF, Flt Lt B. Gardner RAF, Flt Lt G.C. Graham RAF MID (Mención en Despachos), Flt Lt B.J. Masefield RAF, Flt Lt H. Prior RAF MID, Flt Lt R.J. Russell RAF MID, Flt Lt B. Smith RAF, Flt Lt P.A. Standing RAF QCVSA (Recomendación de la Reina por Servicio Valioso en el Aire), Flt Lt R. Trevaskus RAF, Flt Lt J. Vinales RAF, Flt Lt W.F.M. Withers RAF DFC, Flt Lt R.D. Wright RAF MID, Fg Off C. Lackman RAF, Fg Off P.L. Taylor RAF MID.

CONVERSIONES A CISTERNA POSTERIORES AL CONFLICTO

El 101 Sqdn se disolvió el 4 de agosto, seguido por el 44 Sqdn el 21 de diciembre, con lo que el 50 Sqdn quedó como la única unidad de Vulcan que sobrevivió hasta 1983 después de que sus aviones recibieran un nuevo cometido como consecuencia directa de la guerra con Argentina. La necesidad de contar con capacidad extra de reabastecimiento en vuelo se hizo evidente cuando la veterana flota de Víctors K.2 tuvo que enfrentar la demanda de ese servicio de los Nimrod y Hércules a los que se le había incorporado el equipo correspondiente y que se sumaron a los clientes previos. El proyecto de conversión a cisterna VC-10, aunque relativamente avanzado, no pudo adelantarse lo suficiente como para cubrir ese vacío de capacidad, de manera que los Vulcan y Hércules fueron escogidos para su conversión al rol de cisterna durante el conflicto, como solución temporaria al problema. El Vulcan ya tenía la capacidad de llevar hasta tres tanques de combustible para gran autonomía en su bodega de bombas, lo que le daba un total de unas 96.00 libras de carburante. Seis aviones (XH558, XH560, XH561, XJ825, XL445 y XM571) fueron seleccionados para la conversión a avión tanque y enviados a British Aerospace en Woodward para recibir las modificaciones necesarias en su cañería y la colocación del dispositivo HDU (Hose Drum Unit, la unidad del tambor para la manguera) MK.17B de Reabastecimiento en Vuelo en el ahora inutilizado cono de cola para Contramedidas Electrónicas (además se instaló un carenado en la parte inferior para mejorar el pasaje del aire sobre el sector inferior de la HDU). Salieron como Vulcan K.2, con el XH561 como prototipo, el que cumplió su primer vuelo de prueba posterior a la conversión el 18 de junio. También se modificó el esquema de color: gran parte de la superficie inferior fue repintada en blanco (el borde de fuga de las alas y casi todo el fuselaje desde la mitad hacia atrás), en tanto que se aplicaron líneas en rojo fosforescente y negro para ayudar al avión receptor a alinearse con la sonda. Los equipos HDU posteriormente fueron todos utilizados en el programa de cisternas VC-10 de manera que los Vulcan K.2 progresivamente fueron perdiendo su capacidad de reabastecimiento en vuelo a medida que los VC-10

Abajo: La canasta plegable para reabastecer en vuelo a otros aviones, se alojó en una barquilla especial en la cola de los Vulcan modificados. Seis de estos aparatos fueron reclasificados como Vulcan K.2 luego de las variantes aplicadas. (Peter J. Cooper).



K.2 salían de la línea de conversión en Filton durante 1983. El XJ825 fue el primer Vulcan K.2 al que se le retiró la HDU (el 4 de mayo de 1983) y cuando para el 31 de marzo de 1984 ya se habían incorporado los suficientes cisternas VC-10 al 101 Sqdn en Brize Norton, ese mismo día se disolvió el 50 Sqdn en Waddington, después de haber volado más de 3.000 horas con los Vulcan K.2.

DETALLES INDIVIDUALES DE LOS AVIONES

XH558 K.2 *No fue desplegado al sur*
El 29/3/82 en el 44 Sqdn en Waddington (como B.2). Llevado a BAe (British Aerospace) Woodford el 30/6 para su conversión a cisterna, fue volado por primera vez como K.2 el 3/9/82. Llevado desde Woodford al 50 Sqdn en Waddington el 12/10. El 25/10 fue volado al Establecimiento Experimental de Aviones y Armamento de Boscombe Down para ensayos, volvió al 50 Sqdn el 30/11/82. Retirado de servicio el 31/3/84 en Waddington.

XH560 K.2 *No fue desplegado al sur*
El 29/3/82 en el 44 Sqdn en Waddington (como B.2). Trasladado a BAe Woodford el 15/6 para su conversión a avión tanque, voló por primera vez como K.2 el 16/8. Llevado de Woodford al 50 Sqdn en Waddington el 23/8/82. Fue retirado de servicio en Waddington el 31/3/84.

XH561 K.2 *No fue desplegado al sur*
El 29/3/82 en el 50 Sqdn en Waddington (como B.2). Llevado a BAe Woodford el 4/5 para conversión a cisterna, voló por primera vez como el prototipo K.2 el 18/6 (dos salidas). En un tercer vuelo el 20/6 realizó pruebas de reabastecimiento con un Nimrod (seco) y un Víctor (con combustible). Una nueva salida el 22/6 incluyó ensayos de reabastecimiento en vuelo con un Víctor y con un Vulcan (B.2 XM654 piloteado por el Sqdn Ldr McDougall). Llevado desde Woodford al 50 Sqdn en Waddington el 23/6, realizó la primer salida de reabastecimiento de la unidad el 30/6 (con el Vulcan B.2 XM607 volado por el Sqdn Ldr Reeve). Exhibido a la prensa en Waddington el 1/87/82. Retirado de servicio en Waddington el 31/3/84 fue volado a Catterick el 14/6/84 para ser quemado en la Fire School (Escuela de Bomberos) (había recibido el número de serie de Mantenimiento 8809M el 22/3).

XJ825 K.2 *No fue desplegado al sur*
El 29/3/82 en el 101 Sqdn en Waddington (como B.2). Fue llevado a BAe Woodford el 11/5 para su conversión a cisterna y voló por primera vez como K.2 el 29/6. Trasladado de Woodford al 50 Sqdn en Waddington el 1/7/82. Retirado de servicio en Waddington el 31/3/84 y más tarde usado para entrenamiento de reparación de daños de combate en el campo aéreo (había recibido el número de serie de Mantenimiento 8810M el 22/3).

XL391 B.2 *No fue desplegado al sur*
El 29/3/82 en el 101 Sqdn en Waddington. Seleccionado para ser utilizado en la Operación "Corporate", se le quitaron las marcas del Escuadrón y las superficies inferiores fueron repintadas en gris marino oscuro. Empleado durante el período de aprestamiento no fue desplegado operacionalmente y quedó en Waddington.
Transferido al 44 Sqdn el 21/6 y luego retirado de servicio en Waddington cuando la unidad se disolvió el 21/12/82. Fue volado a Blackpool el 16/2/3 para su preservación.

XL445 K.2 *No fue desplegado al sur*
El 29/3/82 en el 44 Sqdn en Waddington (como B.2). Fue trasladado a BAe Woodford el 25/5 para su conversión a avión tanque y voló por primera vez como K.2 el 22/7. Llevado a Waddington para el 50 Sqdn al finalizar su primer vuelo. Retirado de servicio en Waddington el 31/3/84, fue volado a Lyneham el 5/4/84 para tareas de rescate en accidente (recibió el número de serie de Mantenimiento 8811M el 22/3/84).

XM571 K.2 *No fue desplegado al sur*
El 29/3/82 en el 101 Sqdn en Waddington (como B.2). Fue llevado a BAe Woodford para su conversión a cisterna el 11/5 y voló por primera vez como K.2 el 13/7. Llevado al Establecimiento Experimental de Aviones y Armamento de Boscombe Down el 13/7, todavía con las marcas del 101 Sqdn. Trasladado a Waddington para mantenimiento el 24/8 voló a Boscombe Down el 1/9/82 con marcas del 50 Sqdn. Entregado al 50 Sqdn en Waddington el 25/10/82. Ahí fue retirado del servicio el 31/3/84 y volado a Gibraltar el 9/5/84 para tareas de rescate en accidente se le asignó el número de serie de Mantenimiento 8812 el 22/3/84).

XM597 B.2
El 29/3/82 en el 101 Sqdn en Waddington. Seleccionado para ser utilizado en la Operación "Corporate", se le quitaron las marcas del Escuadrón y las superficies inferiores fueron repintadas en gris marino oscuro. Fue uno de los dos Vulcan adaptados para llevar misiles antiradar, realizó pruebas con el Martel los días 4 y 5 de mayo antes de ser equipado con los Shrike (finalmente fue elegido este misil). Desplegado a Wideawake el 27/5.
Volado por el Sqdn Ldr McDougall y su tripulación, partió de Wideawake el 28/5 para la primera incursión planeada con los Shrike ("Black Buck 4"), pero una falla en el equipo de abastecimiento del Víctor provocó su cancelación a cinco horas de iniciada y aterrizó de vuelta a Wideawake en las primeras horas del 29/5. La misma tripulación salió de Wideawake el 30/5 para "Black Buck 5", en la cual el radar argentino AN/TPS-43F en Puerto Argentino fue atacado con dos Shrikes a las 0845Z del 31/5 después de que el avión permaneciera unos 40 minutos volando sobre la zona intentando ubicar su blanco. El primer misil impactó en el suelo a unos 9 o 13 metros de la antena causando escasos daños, mientras que el segundo cayó a cierta distancia (el radar estaba otra vez en servicio 24 horas después). El avión retornó a Wideawake sin problemas el mismo día 31.
Otro ataque con Shrike ("Black Buck 6") fue lanzado desde Wideawake el 2/6 (volado nuevamente por el Sqdn Ldr McDougall y su tripulación), esta vez armado con cuatro misiles en lugar de dos. El AN/TPS-43F permaneció apagado durante el sobrevuelo del Vulcan pero en cambio ubicó al radar de control de tiro Skyguard del GADA601 y lo destruyó (matando a cuatro soldados). Durante el vuelo de regreso a Wideawake el 3/6 se rompió la lanza del avión mientras se reabastecía de un Víctor, por lo que tuvo que desviarse al aeropuerto Galeao de Río de Janeiro, Brasil. Uno de los dos Shrikes no utilizados fue eyectado pero el otro quedó y fue incautado por las autoridades brasileñas después de que el avión efectuara una espectacular aproximación en picada al aeropuerto Galeao. Fue volado a Ascensión el 10/6 luego de que las autoridades de Brasil lo dejaron partir y se le colocó una nueva lanza de reabastecimiento.
Fue volado de regreso a Widdington el 13/6. Transferido al 44 Sqdn el 1/7 y luego al 50 Sqdn el 24/12/82 (el 44 Sqdn había sido disuelto el 21/12). Continuó en servicio hasta que el 50 Sqdn se disolvió en Waddington el 31/3/84 y entonces fue volado a East Fortune el 12/4/84 para el Museo Real Escocés de Vuelo.

Después de su retorno al Reino Unido, se le aplicaron marcas de misiones en el lado de babor de la nariz, que consistían en la silueta de dos misiles Shrike en negro con las fechas de los ataques, junto con una bandera brasileña.

XM598 B.2
El 29/3/82 en el 50 Sqdn en Waddington. Seleccionado para su utilización en la Operación "Corporate", se le quitaron las marcas del Escuadrón y las superficies inferiores fueron repintadas en gris marino oscuro. Desplegado a Wideawake el 29/4.
Enviado como avión primario para la misión "Black Buck 1" alrededor de la medianoche del 30/4 pero se vio forzado a volver a Ascensión por problemas de presurización el 1/5 temprano (el Retornó a Waddington el 7/5 y el 26/5 fue volado de vuelta a Wideawake como avión de reserva para los ataques antiradar "Black Buck". Salió de Wideawake hacia Waddington el 14/6 y fue transferido al 44 Sqdn el 22/6. Retirado de servicio cuando el 44 Sqdn se disolvió el 21/12/82. Fue volado a Cosford el 10/1/83 para el Museo Aeroespacial (se le asignó el número de serie de Mantenimiento 8778M el 4/1/83).

XM607 B.2
El 29/3/82 en el 44 Sqdn en Waddington. Seleccionado para ser utilizado en la Operación "Corporate", se le eliminaron las marcas del Escuadrón y las superficies inferiores fueron repintadas en gris marino oscuro. Desplegado a Wideawake el 29/4.
Volado por el Sqdn Ldr Withers y su tripulación, partió de Wideawake alrededor de la medianoche del 30/4 como avión de reserva para la primera incursión de bombardeo contra el aeródromo de Puerto Argentino. Pasó como avión primario cuando el XM598 (piloteado por el Sqdn Ldr Reeve) se vio forzado a abandonar la misión por problemas de presurización. A las 0746Z del 1/5 fueron lanzadas 21 bombas sobre el aeropuerto, de las cuales una realmente alcanzó la pista. Volvió a Wideawake sin problemas a las 1452Z.
Partió de Wideawake a las 2345Z del 3/5 para "Black Buck 2" (piloteada por el Sqdn Ldr Reeve), un segundo intento para dejar fuera de servicio a la pista de Puerto Argentino. A las 0830Z del 4/5 fueron lanzadas 21 bombas pero ninguna impactó en la pista. El avión volvió a Wideawake sin inconvenientes ese mismo día.
Fue volado a Waddington el 7/5 y luego nuevamente a Wideawake el 15/5 para el frustrado ataque "Black Buck 3" el 16/5. Enviado una vez más a Waddington el 20/5.
Desplegado a Ascensión por última vez el 10/6. Volado por el Flt Lt Withers y su tripulación, salió de Wideawake el 11/6 para la última misión de bombardeo convencional contra el aeropuerto de la capital malvinense el 12/6 ("Black Buck 7"). El avión volvió sin problemas a Wideawake.
Fue volado de regreso a Waddington el 14/6. El 44 Sqdn se disolvió el 21/12/82 y el avión fue retirado de servicio en Waddington para pasar a cumplir la tarea de "guardia de entrada" (se le asignó el número de serie de Mantenimiento 8779 el 4/1/83).
Después de su retorno al Reino Unido, se le aplicaron marcas de misiones en el lado izquierdo de la nariz, que consistían en las siluetas de tres bombas en negro con la fecha de los ataques.

XM612 B.2
El 29/3/82 en el 44 Sqdn en Waddington. Seleccionado para su empleo en la Operación "Corporate", se le quitaron las marcas del Escuadrón y las superficies inferiores fueron repintadas en gris marino oscuro. Desplegado a Ascensión el 14/5 pero no fue utilizado en misiones operacionales. Fue volado de regreso a Waddington el 23/5 y quedón en el 44 Sqdn, aunque nunca se le volvieron a aplicar las marcas del Escuadrón. Retirado de Servicio en Waddington cuando la unidad se disolvió el 21/12/82. Fue volado a Norwich el 30/1/83 para su preservación.

XM654 B.2
No fue desplegado al sur
El 29/3/82 en el 50 Sqdn en Waddington. Seleccionado para su empleo en la Operación "Corporate", se le eliminaron las marcas del Escuadrón y las superficies inferiores fueron repintadas en gris marino oscuro. No fue desplegado operacionalmente. Quedó en Waddington con el 50 Sqdn hasta que fue retirado de servicio en julio de 1982. Desarmado en el campo aéreo del 14 al 17/12/82.



CHINOOK

ESCUADRON 18

El acto en el que quedó nuevamente formado el Escuadrón 18 (18 Sqdn) tuvo lugar en Odiham el 24 de febrero, poco más de un mes antes de que Argentina invadiera las Islas Malvinas. Antes la unidad había estado equipada con Wessex HC.2 en Gutersloh, Alemania Federal, pero en diciembre de 1980 fue desactivada en espera de su reequipamiento con los Chinook HC.1. El entrenamiento con este nuevo tipo de helicóptero se inició durante el mes de julio de 1981 en Odiham, con la idea de que el Escuadrón volvería de Gutersloh durante 1982, pero este traslado fue finalmente postergado casi un año debido a su participación en la operación "Corporate". Para el 29 de marzo la unidad había recibido las siguientes aeronaves:

ZA719/BM	ZA670/BS	ZA683/BX
ZA718/BN	ZA706/BT	ZA682/BY
ZA707/BP	ZA705/BU	ZA681/BZ
ZA716/BQ	ZA679/BV	
ZA711/BR	ZA680/BW	

Al mando del Wg Cdr (Wing Commander, equivalente a mayor) A. J. Stables, el 18 Sqdn recibió el 6 de abril la noticia de que se preveía su inclusión en las fuerzas reunidas para la operación "Corporate". En esa fecha el ZA670, ZA679 y ZA716 estaban destacados en Culdrose, para proveer parte de la muy necesitada capacidad de transporte pesado para la tarea masiva de transferir personal y provisiones a los buques que se estaban reuniendo en Devenport como parte de la Task Force. Piloteado por el Sqdn Ldr (Squadron Leader, capitán), B. Freeman y el Flt Lt (Flight Lieutenant, primer teniente) D. Morgan, el ZA679 transportó el cojinete de una hélice de cinco toneladas al "Invincible" (que había zarpado de Portsmouth el día anterior) y evitó así que el portaaviones tuviera que entrar en Devonport para reparaciones. El ZA705 se unió al trío el 7 de abril. Un número inicial de cinco Chinooks fue preparado para ser desplegado en el Atlántico Sur en las siguientes dos semanas, todos helicópteros "Batch 2" (Serie 2) equipados con palas de rotor de fibra de carbono y un sistema de reabasteciento de combustible a presión. Durante ese período se efectuaron varias modificaciones, incluyendo la instalación de un sistema de navegación Omega y Receptores de Alerta Radar. Las aeronaves mantuvieron su camuflaje en verde oscuro y gris mar oscuro con las superficies inferiores en negro, pero se les aplicó una capa de anticorrosivo que dio al camuflaje una apariencia aún más oscura. Las inscripciones en negro ROYAL AIR FORCE y los códigos también fueron retenidos, junto con el distintivo del Escuadrón en el pilón trasero. Para entonces existía sólo un Escuadrón Chinook en la Real Fuerza Aérea de manera que se consideró innecesario cambiar las marcas de la unidad que ya estaban en un esquema de bastante baja visibilidad. Durante ese lapso se unió una máquina adicional, el ZA715, llevado desde Odiham hasta Fleetlands el 19 de abril para tomar el código "BL".

El primer despliegue del Escuadrón comenzó durante la mañana del 23 de abril, cuando las siguientes máquinas fueron voladas desde Odiham hasta las Royal Navy Barracks (Barracas) en Plymouth (HMS Drake).

ZA719/BM	ZA707/BP	ZA706/BT
ZA718/BN	ZA716/BQ	

Acompañados por seis Wessex HU.5 del 848 Sqdn, los cinco Chinooks embarcaron en el "Atlantic Conveyor" el 25 de abril. Un pequeño destacamento de tripulaciones y personal de tierra (bajo el mando del Sqdn Ldr K. Smith) también embarcó en el transformado buque portacontenedores, mientras que el resto del Escuadrón movilizado fue llevado en vuelo desde Brize Norton a Wideawake (vía Dakar) por un VC-10 C.1 del 10 Sqdn y embarcó en el "Norland" en las afueras de la Isla Ascensión el 7 de mayo para su viaje al sur hacia la Zona de Exclusión Total (ZET). El "Atlantic Conveyor" zarpó rumbo a Freetown, Sierra Leona, el 25 de abril y llegó a Ascensión el 5 de mayo. El ZA707 fue desembarcado para colaborar en la masiva operación de reabastecimiento vertical (VERTREP) que se llevaba a cabo desde Wideawake. Una hora y media después de haber dejado el buque el Chinook ya estaba operando y quedó en la isla hasta que embarcó en el "Contender Bezant" a fin de mes. Durante ese período de tres semanas, el ZA707 voló 100 horas sin registrar salidas de servicio significativas y en un día

llegó a cargar 350 toneladas de equipos en los buques de la Fuerza de Tareas. Los otros cuatro Chinooks salieron de Ascensión rumbo al sur el 7 de mayo a bordo del "Atlantic Conveyor", donde se les unieron ocho Sea Harriers FRS.1 del 809 Sqdn y seis Harrier GR.3 del 1(F) Sqdn. Las aeronaves de ala fija fueron todas transferidas al "Invincible" y al "Hermes" cuando el buque se unió a la Task Force el 18 de mayo, después de lo cual comenzaron los trabajos para preparar a los cuatro Chinooks para su desembarque.

El personal del Escuadrón pasó gran parte del 25 de mayo cambiando las palas del rotor a dos de los cuatro Chinooks (ZA706 y ZA718), una operación bastante difícil debido a la falta de un equipo adecuado de grúas. Para esta tarea se empleó un vehículo con elevador de horquilla, lo único disponible a bordo del buque. En las últimas horas de la tarde ya se habían completado los trabajos en el ZA718 y, luego de realizar pruebas de motor, fue volado para comenzar a cumplir reabastecimientos de los buques cercanos. A las 1936Z, cuando se encontraba unas 90 millas al noreste de Puerto Argentino (en el punto 50°37'S 56°10'W), el "Atlantic Conveyor" fue alcanzado cerca de la popa en el lado de babor por uno de los dos Exocets que habían sido lanzados por una pareja de Super Etendards del CANA. El misil impactó cerca de la línea de flotación y se desató un incendio sin control, que envolvió al buque en un denso manto de humo negro. A los 30 minutos se hizo evidente que los grupos de control de daños estaban disputando una batalla perdida y se dio la orden de abandonar el barco. Doce hombres perdieron la vida en el ataque, incluido el comandante del buque (capitán Ian North), pero todo el personal del 18 Sqdn escapó ileso. El F/Sgt (Flight Sergeant, grado de suboficial) Brian Jopling (uno de los jefes de carga de los Chinooks) estaba manejando una ametralladora en el puente en el momento del ataque. El fue uno de los últimos en abandonar el buque y fue condecorado con la Queen's Gallantry Medal (Medalla de la Reina al Valor) por salvar la vida de un gran número de sus colegas en las extremadamente frías aguas. El ZA718 llegó al "Hermes" pero los otros tres Chinooks todavía a bordo (ZA716 y ZA719 en la cubierta de proa y el ZA706 en la cubierta de popa) resultaron destruidos junto con seis Wessex HU.5 y un Lynx HAS.2, a pesar de que la mayoría de los focos de fuego se habían extinguido para el día siguiente. El 28 de mayo el buque todavía estaba a flote y, al considerarse que podía ser salvado, fue enganchado por el remolcador "Irishman" pero se partió y se hundió dos días más tarde bajo condiciones meteorológicas adversas.

El ZA718 operó desde el "Hermes" durante el 26 de mayo y esa noche desembarcó en el Landing Site Whale (Sitio de Desembarco Ballenal) (la Base Operativa Adelantada, FOB, conjunta de los Escuadrones 845 y 846 al norte de San Carlos cerca de Old House Creek) para unirse al grupo principal de personal del 18 Sqdn que había bajado a tierra desde el "Fearless" esa mañana. Bajo el mando del Wg Cdr Tony Stanbles, la partida principal había navegado al sur desde Ascensión junto con el 2 PARA en el "Norland" y quedó a bordo del buque durante el desembarco en San Carlos el 21 de mayo para hacerse cargo de la defensa aérea (con cuatro ametralladoras 7,62 mm) una vez que las tropas desembarcaron. Durante los numerosos ataques enemigos que se sucedieron, el personal del Escuadrón reclama haber alcanzado a un Skyhawk del Grupo 5 que bombardeó a la "Antelope" el 23 de mayo (ver notas del Grupo 5). El destacamento fue transferido esa misma noche del "Norland" al "Fearless" en lanchas de desembarco.

Los hombres del 18 Sqdn pasaron los dos días siguientes (24 y 25 de mayo) a bordo del "Fearless", una vez más ayudando en la defensa del buque con ametralladoras. Según se dice, fue un miembro del Escuadrón el que acuñó por primera vez la frase "Avenida de las Bombas" ("Bomb Alley") para describir los ataques aéreos en San Carlos (la que luego fue utilizada en una comunicación y se esparció por toda la Task Force y la prensa del Reino Unido). El destacamento pasó a tierra a la FOB de Old House Creek el 26 de mayo, donde se le unió el "Bravo November" (denominación de las letras B y N en el código aeronáutico internacional), el ZA718, más tarde ese día, volado desde el "Hermes" por los Flt Lts. J. Kennedy y A. Tailby.

Habiendo perdido las tres cuartas partes de su dotación de aeronaves, Stables se vio forzado a repensar sus planes de despliegue. Decidió que un destacamento a cargo del Sqdn Ldr R. U. Langworthy (consistente en dos tripulaciones de cuatro hombres, trece hombres de equipos de tierra y cuatro técnicos de la Unidad Conjunta de Apoyo de Helicópteros) quedara en tierra para operar al "Bravo November", mientras que el resto embarcaría en el "Europic Ferry" para dirigirse al TRALA (el Area de Remolque, Reparación y Logística) y esperar el arribo de helicópteros de reemplazo desde el Reino Unido. Dick Langworthy enfrentó muchos problemas, particularmente porque todas las herramientas especiales y repuestos para el ZA718 habían sido consumidos por el fuego en el "Atlantic Conveyor", pero a pesar de varios elementos que quedaron fuera de servicio (incluyendo limpiaparabrisas, instrumental de cabina, etc.) el helicóptero siguió disponible durante toda la campaña. Sus tareas inmediatas luego del desembarco incluyeron el traslado de suministros y munición a la línea del frente y el transporte de prisioneros argentinos desde Prado del Ganso a Bahía Ajax.

En la noche del 30 de mayo, una patrulla del SAS descubrió que el enemigo había retirado la mayor parte de sus tropas del área alrededor del Monte Kent. Se decidió entonces insertar mediante helicóptero después del oscurecer, utilizando visores nocturnos, a 85 hombres de la Compañía "K" del 42 Commando, tres cañones de campaña de 105 mm y 22 toneladas de munición. Tres Sea Kings HC.4 del 846 Sqdn transportaron a la tropa para tomar la posición, mientras que el ZA718 (pilotedo por Langworthy y el Flt Lt A. A. Lawless) los siguió cargando en su interior con dos cañones de 105 mm y 22 hombres, y en eslinga el restante cañón. El tren de aterrizaje trasero se hundió en la turba al tocar tierra, por lo que el helicóptero tuvo que ser mantenido en vuelo estacionario bajo para poder bajar la rampa de carga. Después que bajaron los hombres y los cañones, el Chinook emprendió su vuelo de regreso a baja altitud hacia la nueva Base Adelantada del Escuadrón en Puerto San Carlos (el destacamen-

to se había redesplegado ahí ese día desde Old House Creek). Sin embargo, el tiempo había desmejorado y en un punto el ZA718 entró en una nevada que redujo la visibilidad frontal prácticamente a cero. Volando bajo y rápido, el Chinook descendió levemente y golpeó la superficie del agua de una de las caletas entre Estancia House y Teal Inlet. Esto frenó al helicóptero pero Langworthy se recuperó de la situación y logró alejar al helicóptero del agua. El vuelo hacia Puerto San Carlos continuó entonces a mayor altitud. Una inspección posterior a su aterrizaje mostró que la máquina había sufrido escasos daños.

Durante la tarde del 2 de junio, luego de la famosa llamada telefónica que hizo el Major (capitán) Crossland a Fitzroy confirmando que las tropas argentinas habían evacuado el establecimiento, el ZA718 (volado por el Flt Lt N. J. Grose y el Fg Off (Flying Officer, equivalente a teniente), C. Miller) fue utilizado para adelantar hombres del 2 PARA desde Prado del Ganso hasta la posición. Con los asientos plegados sobre el costado, 81 paracaidistas con armamento completo abarrotaron al helicóptero en su primera misión. Por cierto se había sobrepasado largamente la capacidad de transporte de tropa especificada por los fabricantes de la máquina. La segunda misión involucró a 75 paracaidistas con sus armas y tanto ésta como la anterior se llevaron a cabo con escasa visibilidad y nubes bajas sobre un área que todavía no había sido totalmente confirmada como limpia de tropas enemigas. El resultado fue que las fuerzas de tierra británicas estuvieron entonces a diez millas de Puerto Argentino.

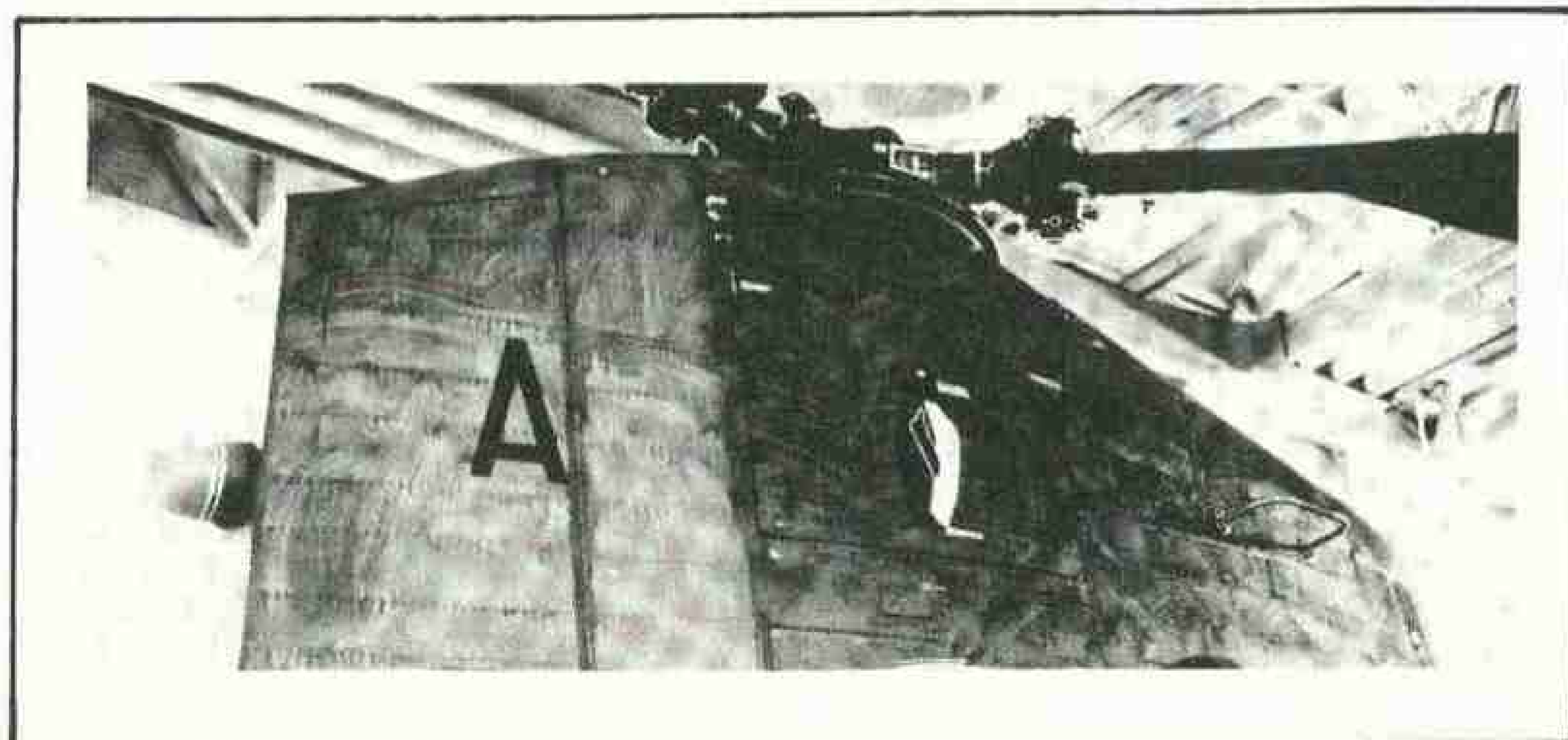
El "Bravo November" continuó probando su valía a medida que proseguía el avance, trasladando munición y suministros para las tropas en la línea del frente y trayendo de vuelta prisioneros y bajas (64 soldados heridos fueron transportados desde Fitzroy al "Uganda" en una salida el 8 de junio, luego de los ataques sobre los buques de desembarco "Sir Tristram" y "Sir Galahad"). Su capacidad para transportar cargas pesadas en eslinga también fue utilizada el 7 de junio, cuando los dañados Sea Kings HC.4 Za310 del 846 Sqdn y HAS.2 XV696 del 825 Sqdn fueron trasladados de vuelta a sus respectivas Bases Adelantadas en Fern Valley Creek (alrededor de una milla al norte del establecimiento San Carlos) y en el establecimiento San Carlos. Ambos helicópteros habían resultado averiados durante el aterrizaje, el ZA310 al norte de Fanning Head el 23 de mayo y el XV696 en la Colina Lookout el 4 de junio. El 13 de junio, el viento provocado por el rotor del ZA718 dejó temporalmente fuera de servicio la Base Operativa Adelantada de Harrier cercana a Puerto San Carlos, al levantar algunas de las planchas metálicas, por lo que dos Sea Harriers del 800 Sqdn tuvieron que dirigirse al "Fearless" y al "Intrepid". En 109 horas de vuelo entre el 23 de mayo y el 14 de junio (el día de la rendición), el "Bravo November" había transportado unos 2.150 hombres (incluyendo 550 prisioneros y 95 heridos evacuados) y más de 550 toneladas de provisiones y equipos.

En el Reino Unido, para fines de mayo, el 18 Sqdn había incorporado cinco nuevos Chinooks HC.1: el ZA713 (13 de mayo), el ZA714 (25 de mayo) y el ZA717 (30 de abril), todos provenientes de depósito temporario en Fleetlands y el ZA708, que volvió del Establecimiento Experimental de Aviones y Armamentos de Boscombe Down el 27 de mayo, mientras que el ZA720 fue entregado luego de su traslado por mar desde Boeing Vertol, su constructor. Las aeronaves tomaron los códigos "BJ", "BH", "BK", "BE" y "BG" respectivamente. Una segunda partida de Chinooks fue enviada al Atlántico Sur durante el mes:

ZA713/BJ	ZA715/BL	ZA705/BU

Los ZA713 y ZA715 fueron volados desde las Royal Navy Barracks (HMS Drake) en Plymouth el 19 de mayo (junto con el ZA717 como transporte de tripulaciones) y el ZA705 los siguió un día después. Los tres embarcaron en el "Contender Bezant" el 20 de mayo junto con un Sea King HAS.2 y dos Wasp HAS.1 y salieron ese día con el buque para cumplir un reabastecimiento entre barcos en el mar en Bahía Start. Alrededor del mediodía del 21 de mayo el buque zarpó de Bahía Start rumbo al Atlántico Sur (vía Freetown el 28-29 de mayo) y llegó a Ascensión el 31 de mayo. El ZA707 fue embarcado desde Wideawake (junto con cuatro Harriers GR. y dos Gazelles AH.1) y el buque finalmente partió hacia la ZET a las 1200Z del 3 de junio acompañando pr el "ST Edmund". Después de encontrarse con el "Europic Ferry" 500 millas al este de las Malvinas el 9 de junio, el ZA705 fue volado a tierra por Tony Stables y el Flt Lt R. L. Hill el 14 de junio. El ZA707 intentó seguirlo ese mismo día (pilotedo por el Sqdn Ldr (capitán) M. Dudgeon y el Fg Off S. Falla) pero se dirigió al "Europic Ferry" unos diez minutos después de haber despegado a raíz de una comunicación radial falsa que advirtió sobre un enfrentamiento entre aviones sobre el "Hermes" (el portaaviones iba a ser utilizado como parada de reabastecimiento en el camino hacia la FOB de Puerto San Carlos). El Chinook finalmente logró partir del "Europic Ferry" el 16 de junio después de que amenguara un viento de fuerza 11. El par restante desembarcó del "Contener Bezant" en la FOB de Puerto San Carlos el 18 de junio después de que el buque entrara a Puerto Argentino. El ZA713 fue volado por los Flt Lts B. Mansfield y R. Neville y el ZA715 por el Flt Lt P. Norton yu el Fg Off T. Fauchon.

Luego de la pérdida de los helicópteros en el "Atlantic Conveyor" el 25 de mayo, tres Chinooks más del 18 Sqdn fueron preparados para su traslado por barco al Atlántico Sur como reemplazos:



El pingüino pintado a mano, la cubierta del rotor de cola del Chinook HC.1 ZA707/A lo identifica como "propiedad" de la Escuadrilla 1310. Visto en Odinham Odiham el 1-8-84, este helicóptero acababa de regresar de las Malvinas para una recorrida general y posterior reintegro al Escuadrón 7. (T. E. Stone)

ZA720/BG	ZA714/BH	ZA717/BK

El 6 de junio, acompañados por el ZA711 como transporte de tripulaciones, estos tres helicópetros fueron volados desde Odiham hasta las Royal Navy Barracks de Plymouth para embarcar en el "Astronomer", un buque portacontenedores al que se había estado adaptando en Devonport desde el 1° de junio para operar como portahelicópteros y taller. La nave salió hacia Plymouth Sound en el atardecer del 7 de junio y embarcó a cinco Wessex HU.5, cuatro Scouts AH.1 y el Chinook HC.1 ZA717 antes de que la oscuridad interrumpiera las actividades (en realidad, tomó hasta medianoche el quitar las aspas del Chinook y ubicarlo en el "hangar" de la cubierta delantera). Zarpó a la 0100Z del 8 de junio para encontrarse con el "Black Rover" y practicar reabastecimiento en el mar en las afuera de Portland Bill (lo que se llevó a cabo entre las 0700Z y las 0800Z), después de lo cual los restantes helicópteros (ZA714, ZA720 y más Wessex HU.5) fueron embarcados en Bahía Lyme. El "Astronomer" partió hacia la Isla Ascensión a las 1400Z del 8 de junio y los tres Chinooks fueron cubiertos con lonas durante el viaje al sur por los 21 hombres del contingente de la Royal Air Force que estaba a bordo. Los tapados pilones traseros sobresalían del hangar y el capitán del buque, H. S. Bladon, comentó que parecían los tres "Osos Yogui". Casi inevitablemente las cubiertas de lona recibieron ojos, orejas y narices en los sitios apropiados. El buque cruzó al Ecuador el 15 de junio y ese día se le colocaron las palas al Chinook ZA714 y por la tarde realizó un vuelo de prueba. El helicóptero partió hacia Wideawake aproximadamente a las 1630Z del 16 de junio para hacer arreglos para la permanencia del buque en Ascensión. El "Astronomer" arribó a la Bahía Clarence a las 1800Z de ese día y atracó junto al "Alvega" para recargar combustible. A las 0900Z de la mañana siguiente el buque empezó a recibir helicópteros en tareas de reabastecimiento vertical y finalmente zarpó de la isla rumbo al sur durante la mañana dl 18 de junio (el ZA714 quedó en Wideawake). Arribó al TRALA (el Area de Reparaciones) el 26 de junio y tomó posición cerca del "Eburna" y a la vista del "Hermes". A las 0500Z del 27 de junio entró en Port William Sound para anclar justo al norte de la isla West Tussac. A los dos Chinooks se les volvieron a colocar sus palas y fueron volados a la FOB de Puerto San Carlos, el ZA720 el 27 de junio y el ZA717 dos días después.

Con fundamento, al cabo de la Operación "Corporate", este Chinook HC.1, el ZA718/BN o "Bravo November", era el más famoso helicóptero de toda la campaña. Tres aparatos más como éste, que viajaban hacia las Malvinas en el "Atlantic Conveyor", se perdieron al ser hundido el buque por un Exocet argentino el 25 de mayo de 1982. (Ministerio de Defensa Británico)



Las aeronaves de reemplazo del "Contender Bazant" y el "Astronomer" se mantuvieron muy ocupadas en la masiva operación limpieza, aunque habían llegado demasiado tarde para ver acción alguna. Su misión inicial consistió en transortar combustible de aviación para los helicópteros del Fleet Air Arm (Arma Aérea de la Flota). Alrededor de 10.000 galones fueron trasladados cada día unas 60 millas (en total fueron unos 200.000 galones) hasta que estuvo disponible un equipo de reabastecimiento en el aeródromo de Puerto Argentino. El combustible era llevado en tanques aeroportables, de los cuales un Sea King podría llevar uno sólo mientras que el Chinook levantaba cuatro (hasta seis en una ocasión cuando dos fueron suspendidos de sendos ganchos). Los helicópteros del 18 Sqdn fueron empleados para embarcar tropas y equipos (incluidos helicópteros averiados y muchos de los "trofeos" argentinos) para su transporte hacia el Reino Unido. También complementaron las escasas facilidades portuarias de Puerto Argentino descargando contenedores y otros equipos de los buques que llegaban desde el Reino Unido.

Como los Chinooks del 18 Sqdn enviados al Atlántico Sur durante la guerra retornaron al Reino Unido, fueron reemplazados por otros enviados al sur para proseguir las operaciones desde las islas. El destacamento se trasladó desde la Base Operativa Adelantada de Puerto San Carlos a una nueva ubicación en Kelly's Garden, cercana al establecimiento San Carlos, el 23-24 de marzo de 1983, conocida (no oficialmente) como el Falkland Islands ChinDet (por Destacamento Chinook). La designación oficial como 1310 Flight (Escuadrilla) tuvo lugar el 20 de agosto de 1983 y la unidad adoptó como distintivo a un pingüino, con códigos de una sola letra en negro. Al tiempo de escribirse esta obra, las aeronaves y sus tripulaciones continuaban siendo rotadas entre las Malvinas y el Reino Unido en intervalos regulares.

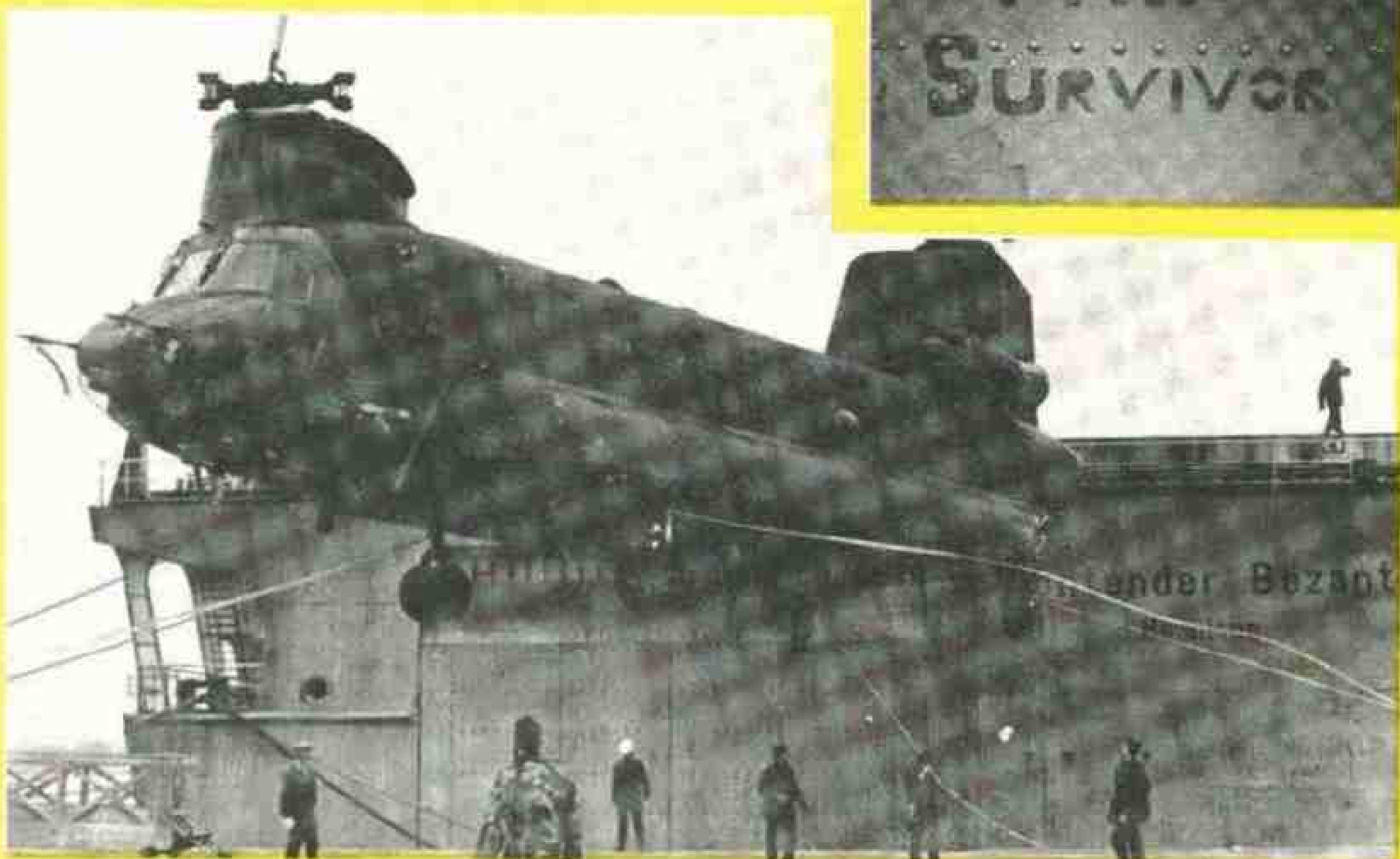
El trigésimo tercer y último Chinook HC.1 (ZA721) fue llevado a Odiham el 8 de junio de 1982 a poco de su arribo a Seaforth Docks, Liverpool, en un buque portacontenedores. La formación gradual de personal para los Chinooks permitió al segundo escuadrón (7 Sqdn) volver a trabajar con el helicóptero tres meses después, el 1° de setiembre, mientras que el traslado del 18 Sqdn de vuelta a Gutersloh finalmente tuvo lugar durante abril/mayo de 1983. Sin embargo, resultaba evidente que los 30 Chinooks sobrevivientes serían insuficientes para responder a las demandas de dos escuadrones, un destacamento en las Malvinas y de una Unidad de Conversión Operacional, de manera que se hicieron nuevos pedidos a su constructor. Inicialmente se entregaron tres máquinas de reemplazo –el primer helicóptero (ZD574) llegó a Odiham en julio de 1984–, seguidas más tarde por otras cinco. Durante la guerra se utilizó por primera vez en operaciones el sistema de reabastecimiento de combustible a presión y el triple



Tras el cese del fuego el 14-6-82, el "Bravo November" fue afectado, entre otras tareas, a la de transportar prisioneros argentinos. Aquí se lo ve el 16-6-82 en el hipódromo de Puerto Argentino en esa misión.
(Lt. S. A. George, RN)



Por evitar milagrosamente su destrucción, saliendo del "Atlantic Conveyor" poco antes del ataque con Exocet, así como sobrevivir a varios otros incidentes posteriores, el Chinook ZA718/BN fue con toda razón bautizado "El sobreviviente". La inscripción se le pintó en negro mate tras la cabina, del lado de estribor.
(Michael I. Draper)



Cuando el "Contender Bezant" arribó a los muelles de Southampton el 23-9-82, llevó tres Wessex HU.5, dos Pucará y tres Chinook HC.1, uno de los cuales era el ZA718/BN. La mañana siguiente, a primera hora, el famoso Chinook fue descargado para su posterior retorno a Odiham.
(Michael I. Draper)

gancho. Este último sistema probó ser de gran utilidad, ya que se podían llevar al mismo tiempo varias cargas pequeñas fáciles de preparar. El Chinook tenía una "huella" del tren de aterrizaje menor que la de sus contrapartes navales (tanto el Sea King como el Wessex), lo que le permitía operar en la mayoría de los buques de la Task Force que estaban provistos de una cubierta para helicópteros.

Tripulaciones del 18 Sqdn durante la operación "Corporate" y sus condecorciones:
Wg Cdr A.J. Stables RAF (Comandante de Unidad), Sqdn Ldr M. Dudgeon RAF, Sqdn Ldr R. U. Langworthy RAF AFC (Air Force Cross, Cruz de la Fuerza Aérea) DFC (Distinguished Flying Cross, Cruz de Vuelo Distinguido), Sqdn Ldr K. Smith RAF, Flt Lt N. J. Grose RAF AFC, Flt Lt R. L. Hill RAF, Flt Lt A. T. Jones RAF MID (Mención en Despachos), Flt Lt J. Kennedy RAF, Flt Lt A. A. Lawless RAF, Flt Lt B. Mansfield RAF, Flt Lt R. Neville RAF, Flt Lt P. Norton RAF, Flt Lt A. Tailby RAF, Fg Off S. Falla RAF, Fg Off T. Fauchon RAF, Fg Off C. Miller RAF MID, Fg Off A. Stracham RAF, MLM (Master Air Loadmaster, suboficial de carga y descarga de aeronaves de transporte) A. C. Rogers RAF, MALM J. G. Savidge RAF, F/Sgt (Flight Sergeant) I. Gutteridge RAF, F/Sgt B. W. Jopling RAF QGM (Medalla de la Reina al Valor), Sgt. M. Bridge RAF, Sgt R.A. Clement RAF, Sgt P. J. Gibson RAF, Sgt G. Rogan RAF, Sgt D. F. A. Maxwell RAF, Sgt S. J. Sheldon RAF, Sgt D. C. Watson RAF.

DETALLES INDIVIDUALES DE LAS AERONAVES

ZA705 HC.1

El 29/3/62 en el 18 Sqdn de Odinham codificado "BU". Fue volado a las RN Barracks, Plymouth (HMS Drake), el 28/5 y embarcado en el "Contener Bezant" en Plymouth Sound el mismo día. Partió con el buque hacia el Atlántico Sur desde la cercana Bahía Start el 21/5 (vía Isla Ascensión 31/5 al 3/6). Desembarcó en la FOB de Puerto San Carlos el 14/6 (vía una parada de reabastecimiento en el "Hermes" y fue utilizado en tareas generales de transporte durante las operaciones de limpieza después de la rendición argentina. Transportó al averiado Wessex XT486 del 848 Sqdn Escuadrilla "D" desde el "Glamorgan" hasta la FOB de Puerto San Carlos el 19/6. Reembarcó en el "Contender Bezant" el 3//82 en Puerto William para partir hacia el

Reino Unido el 6/9 y llegar a Southampton el 23/9. Al día siguiente fue descargado y el 3/10 llevado a Odiham por un transporte MARTSU (Unidad Móvil de Reparación, Transporte y Salvataje de Aeronaves).

ZA706 HC.1

El 29/3/62 en el 18 Sqdn de Odinham codificado "BT". Se unió al ZA670, ZA679 y ZA716 en Culdrose el 7/4 para colaborar en la carga de los buques de la Task Force. Volado desde Odiham a las RN Barracks, Plymouth (HMS Drake), el 23/4, fue embarcado en el "Atlantic Conveyor" en Plymouth Sound el 25/4 y partió ese día hacia el Atlántico Sur (vía Ascensión 5-7/5). El 25/5, mientras el buque se encontraba unas 90 millas al noreste de Puerto Argentino (50°37'S 56°10'W) en ruta hacia el Estrecho San Carlos, el "Atlantic Conveyor" fue alcanzado por un misil Exocet (uno de los dos lanzados por una pareja de Super Etendards de la 2 Escuadrilla) y se incendió. El Chinook, ubicado en la cubierta posterior, fue consumido por las llamas y sus restos se hundieron con el buque el 38/5.

ZA707 HC.1

El 29/3/62 en el 18 Sqdn de Odinham codificado "BP". Llevado en vuelo a las RN Barracks, Plymouth (HMS Drake), el 23/4, embarcó en el "Atlantic Conveyor" en Plymouth Sound el 25/4 para partir ese mismo día hacia Ascensión. Fue volado a Wideawake el 5/5 para ayudar en las pesadas tareas de reabastecimiento vertical entre la isla y los buques de la Task Force hasta fines de mayo. Embarcó en el "Contender Bezant" en las afueras de Ascensión y salió con el buque hacia la ZET el 3/6. El 14/6 fue volado hacia la FOB de Puerto San Carlos pero unos diez minutos después de haber emprendido el viaje se desvió al "Europic Ferry" a raíz de una falsa alarma de ataque aéreo. Permaneció en el buque durante dos días debido a vientos de fuerza 11 y finalmente logró completar su traslado a tierra el 16/6. Quedó en la FOB de Puerto San Carlos hasta que fue embarcado en el "Astronomer" el 14/11/82 para volver al Reino Unido. Llegó a Devonport el 3/12. Desembarcó en un campo en la entrada Granby Gate del astillero y el 9/12 fue llevado por tierra a Odiham, a donde arribó al día siguiente.

ZA713 HC.1

El 29/3/62 en depósito en Fleetlands, sin código. Desde ahí, fue volado a Odiham el 13/5 para el 18 Sqdn y codificado "BJ". El 19/5 pasó a las RN Barracks de Plymouth (HMS Drake) y al día siguiente embarcó en el "Contender Bezant" en Plymouth Sound. Partió con el buque hacia el Atlántico Sur desde la cercana Bahía Start el 21/5 (vía Ascensión del 31/5 al 3/6). Desembarcó en la FOB de Puerto San Carlos el 18/6 después de que el buque entrara en Puerto Argentino. Utilizado en tareas generales de transporte durante la operación masiva de limpieza posterior a la rendición argentina. Quedó con el ChinDet hasta que fue embarcado en el "Leicesterbrook" el 20/3/83 y partió hacia el Reino Unido, para llegar a Barry el 27/4. El 3/5 desembarcó y fue llevado por tierra a Odiham, a donde llegó al día siguiente.

ZA714 HC.1

El 29/3/62 en depósito en Fleetlands, sin código. Desde ahí, fue volado a Odiham el 25/5 para el 18 Sqdn y con el código "BH". El 6/6 fue a las RN Barracks de Plymouth (HMS Drake) y embarcó en el "Astronomer" en Bahía Lyme el 8/6, para partir ese día hacia Ascensión. Fue probado en vuelo el 15/6 y al día siguiente desembarcó en Wideawake, a donde quedó cumpliendo tareas de reabastecimiento vertical hasta el arribo del "Contender Bezant" desde las Malvinas el 14/9/82. Un día después partió con el buque de regreso hacia el Reino Unido y llegó a Sothampton el 23/9. Descargado al día siguiente, el 3/10 fue llevado por tierra a Odiham.

ZA715 HC.1

El 29/3/82 en depósito en Fleetlands, sin código. Desde ahí, fue volado a Odiham el 19/4 para el 18 Sqdn y codificado "BL". Llevado a las RN Barracks, Plymouth (HMS Drake), el 19/5 para embarcar en el "Contender Bezant" en Plymouth Sound al día siguiente. Partió con el buque rumbo al Atlántico Sur desde la cercana Bahía Start el 21/5 (vía Ascensión del 31/5 al 3/6). Desembarcó en la FOB de Puerto San Carlos el 18/6 después de que el buque entrara en Puerto Argentino. Utilizado en tareas generales de transporte durante la operación masiva de limpieza posterior a la rendición argentina. Quedó con el ChinDet hasta que fue volado al "Leicesterbrook" el 20/3/83, para partir hacia el Reino Unido y arribar a Barry el 27/4. Fue desembarcado y llevado por tierra a Odiham el 5/5, a donde arribó dos días después.

ZA716 HC.1

El 29/3/82 en el 18 Sqdn de Odiham codificado "BQ". El 6/4 estaba en Culdrose junto con el ZA670 y el ZA679 para ayudar en la carga de los buques de la Task Force. Fue volado desde Odiham hasta las RN Barracks de Plymouth (HMS Drake) el 23/4, para embarcar en el "Atlantic Conveyor" en Plymouth Sound el 25/4, desde donde partió ese día hacia el Atlántico Sur (vía Ascensión 5-7/5).

El 25/5, mientras el buque estaba unas 90 millas al noreste de Puerto Argentino (50°37'S 56°10W) en camino hacia el Estrecho San Carlos, el "Atlantic Conveyor" fue alcanzado por un misil Exocet (uno de los dos lanzados por una pareja de Super Etendards de la 2 Escuadrilla) y se incendió. El Chinook fue consumido por las llamas y sus restos se hundieron con el buque el 30/5.

ZA717 HC.1

El 29/3/82 en depósito en Fleetlands, sin código. Desde ahí, fue volado a Odiham el 30/4 para el 18 Sqdn con el código "BK". Llevado a las RN Barracks, en Plymouth (HMS Drake), el 6/6, embarcó en el "Astronomer" en Plymouth Sound al día siguiente. Esa noche salieron hacia Bahía Lyme antes de emprender el viaje al Atlántico Sur el 8/6 (vía Ascensión 16-18/6). Desembarcado en la FOB de Puerto San Carlos el 29/6 después de que el buque anclara en Port William Sound dos días antes. Fue empleado en tareas de transporte general durante la operación masiva de limpieza emprendida después de la rendición argentina. Quedó en el ChinDet hasta que fue embarcado en el "Leicesterbrook" el 21/3/82 para partir rumbo al Reino Unido y llegar a Barry el 27/4. El 29/4 fue desembarcado y llevado en vuelo a Odiham.

ZA718 HC.1

El 29/3/82 en el 18 Sqdn de Odiham, sin código. Fue volado a las RN Barracks, Plymouth (HMS Drake, el 23/4 y embarcado en el "Atlantic Conveyor" en Plymouth Sound el 25/4, para partir ese mismo día al Atlántico Sur (vía Ascensión 57/5). Fue preparado para emprender vuelo el 25/5 mientras el buque se dirigía al Estrecho San Carlos. Tripulado por los Flt Lts Kennedy y Tailby, el MALM Savidge y el Sgt Gibson, fortuitamente se encontraba en vuelo cuando el buque fue impactado por uno de los misiles Exocet lanzados por un par de Super Etendards de la 2 Escuadrilla. Aterrizó en el "Hermes" y el 26/5 operó desde el portaaviones antes de desembarcar, esa misma noche, en la FOB conjunta de los Escuadrones 845 y 846 cerca de Old House Creek (unas dos millas al norte del establecimiento San Carlos) para apoyar a las fuerzas de tierra. El 30/5 se trasladó a la FOB del establecimiento San Carlos.

El mismo día 30 sufrió algunos daños menores cuando era volado por el Sqdn Ldr Langworthy y el Flt Lt Lawless y golpeó la superficie del agua en una caleta entre Estancia House y Teal Inlet, en medio de una tormenta de nieve y cuando volvía desde Monte Kent a la base de Puerto San Carlos.

Volado por el Flt Lt Grove y el Fg Off Miller, transportó a 81 paracaidistas con su armamento completo en una misión de Prado del Ganso a Fitzroy el 2/6 (casi el doble de su capacidad normal de transporte de tropas).

El 7/6 llevó por aire a dos Sea Kings fuera de servicio: el HC.4 ZA310 del 846 Sqdn desde una posición al norte de Fanning Head a la FOB del 846 Sqdn en Fern Valley Creek y al HAS.2A XV696 del 825 Sqdn desde Colina Lookout hasta la FOB del 825 Sqdn en el establecimiento San Carlos.

La corriente de aire provocada por su rotor dañó la Base Operativa Adelantada de Harrier cercana a Puerto San Carlos el 13/6, lo que hizo que dos Sea Harriers del 800 Sqdn tuvieran que desviarse al "Fearless" y al "Intrepid".

Utilizado en cometidos generales de transporte durante la operación de limpieza posterior a la rendición argentina, hasta que fue embarcado en el "Contender Bezant" el 4/9/82 para partir dos días después desde Puerto William hasta el Reino Unido. Llegó a Southampton el 23/9, fue desembarcado y llevado por tierra a Odiham el 4/10.

Para cuando volvió al Reino Unido, ostentaba el nombre "The Survivor" ("El sobreviviente") pintado en negro en la nariz.

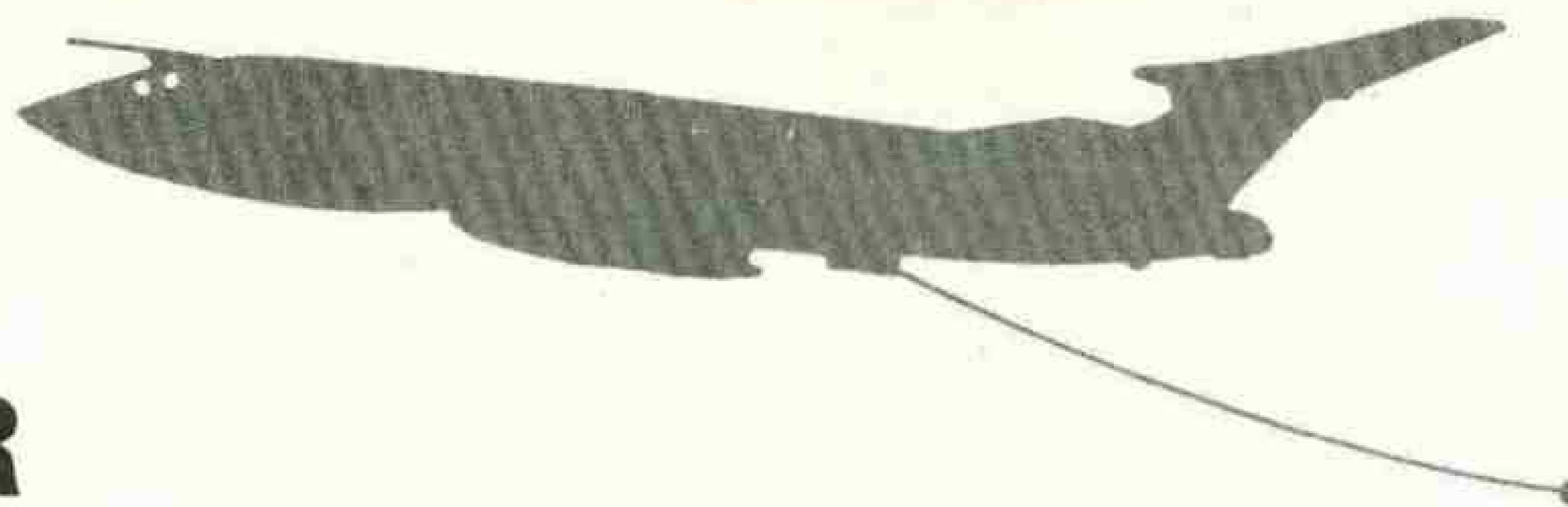
ZA719 HC.1

Llegó a Southampton desde los Estados Unidos a bordo del "Atlantic Span" el 20/3/82 y fue volado a Odiham el 22/3 para el 18 Sqdn, tomando el código "BM". Trasladado a las RN Barracks, Plymouth (HMS Drake) el 23/4, embarcó en el "Atlantic Conveyor" en Plymouth Sound el 25/4 y ese mismo día partió hacia el Atlántico Sur (vía Ascensión 57/5).

El 25/5, mientras el "Atlantic Conveyor" estaba unas 90 millas al noreste de Puerto Argentino (en la posición 50°37'S 56°10'W), fue alcanzado por un misil Exocet (uno de los dos lanzados por una pareja de Super Etendards de la 2 Escuadrilla) y se incendió. El Chinook, ubicado en la cubierta de proa, fue consumido por el fuego y sus restos se hundieron con el buque el 30/5.

ZA720 HC.1

El 29/3/82 en la Boeing Vertol en Ridley, Pennsylvania (Estados Unidos) antes de su entrega. Fue volado al "Atlantic Champagne" en Newark (Nueva Jersey) el 9/5 y partió con el buque hacia el Reino Unido. Fue desembarcado y llevado en vuelo a Odiham (ahí fue visto sin código el 3/6) para su entrega al 18 Sqdn, tomando el código "BG". Trasladado a las RN Barracks, Plymouth (HMS Drake) el 6/6, embarcó en el "Astronomer" en Bahía Lyme el 8/6 y ese día partió con el buque rumbo al Atlántico Sur (vía Ascensión 16-18/6). Desembarcó en la FOB de Puerto San Carlos el 27/6 luego de que el buque anclara en Puerto Williams. Fue utilizado en tareas de transporte general durante la operación masiva de limpieza que siguió a la rendición argentina. Transferido con el ChinDet desde la Base Adelantada de Puerto San Carlos a Kelly's Garden el 24/3/83 para embarcar en el "Leicesterbrook" el 28/3 y retornar al Reino Unido. Llegó a Barry el 27/4 y el 30/4 fue desembarcado y volado a Odiham.



VICTOR

ESCUADRONES 55 & 57

Con el aeródromo más cercano disponible para las fuerzas británicas situado en la Isla Ascensión, unas 3.900 millas al norte de las Malvinas, resultó claro desde el inicio de la operación "Corporate" que la flota de aviones cisterna Víctor tendría que cumplir un rol de apoyo en cualquier intento de retomar las islas. Veinticuatro Víctor B.2 habían sido sometidos a un prolongado programa de conversión a la configuración de cisterna K.2 entre los años 1970 y 1978 (completado por Hawker Siddeley Aviation en Woodford) y para la época de la invasión argentina éstos eran los únicos aviones tanques estratégicos en servicio operacional. Nueve VC-10 estaban siendo configurados para ese papel por British Aerospace en Filton, pero el primero de éstos (K.2 ZA141) no realizó su primer vuelo hasta el 22 de junio de 1982 y no era factible acelerar el programa. De los Víctor K.2 originales, el XL513 había resultado destruido en un accidente durante el despegue en Marham el 28 de setiembre de 1976, mientras que los restantes 23 aviones todavía estaban en servicio en los Escuadrones (Sqdn) 55 y 57 de Marham para el 29 de marzo de 1982, distribuidos como sigue:

55 Sqdn	XH671	XL188	XL233
	XH675	XL190	XL511
	XL161	XL191	XM715
	XL162	XL232	XM717
57 Sqdn	XH669	XL160	XL192
	XH672	XL163	XL231
	XH673	XL164	XL512
	XL158	XL189	

En realidad, en ese entonces había tres unidades operativas con Víctor K.2, la tercera la 232 OCU (Unidad de Conversión Operacional) que utilizaba los aviones de los otros dos Escuadrones para cumplir su rol de entrenamiento (el XL232 del 55 Sqdn llevaba el distintivo de la 232 OCU como "avión representativo" de la unidad). Todos los Víctor K.2 llevaban el camuflaje standard en verde oscuro mate y gris mar medio, superficies inferiores en blanco, las escarapelas y las franjas identificatorias en la deriva en rojo y azul y bandas en rojo Dayglo (fosforescente) bajo los bordes marginales de las alas y en los "pods" montados en las alas. Los aviones retuvieron las marcas de escuadrón en la deriva durante su despliegue a la Isla Ascensión.

El entrenamiento en el rol de Reconocimiento Marítimo Radar comenzó inmediatamente ya que ésa sería la primera tarea en la que los Víctor serían empleados, mientras que tres tripulaciones (a cargo de los Sqdn Ldrs. J. G. Elliot, M. D. Tood y R. Tuxford) fueron elegidas para practicar misiones de reconocimiento fotográfico a baja altura. El XL192 fue utilizado por las tres tripulaciones en misiones de Reconocmiento Fotográfico sobre Escocia los días 14 y 15 de abril, en tanto que los XL163, XL164 y XL189 fueron usados el 16 de abril. El avión tenía la habilidad de poder llevar a cabo tanto misiones de Reconocimiento Marítimo Radar como Fotográfico, además de su capacidad de reabastecimiento en vuelo, por lo cual en muchos K.2 se habían colocado cámaras en la nariz. También se efectuaron algunas modificaciones en los radares y para proveer la información de navegación muy precisa requerida en los vuelos de largo alcance sobre el agua, se instalaron equipos de navegación inercial Carousel (más tarde reemplazados por los Omega). La última misión importante pre "Corporate" llevada a cabo por la flota de cisternas Víctor fue el desplieuge transatlántico de ocho Harriers GR.3 desde Wittering hasta Bahía Goose el 13 de abril, en camino hacia el ejercicio "Maple Flag" en la Base de las Fuerzas Canadienses de Cold Lake, Alberta. El XH669 (57 Sqdn) y los XH671, XL232 y XM717 (55 Sqdn) volvieron a Marham desde Bahía Goose dos días después. Muchas de las siguientes tareas de rutina de reabastecimiento en vuelo fueron asumidas por KC-135 de la Fuerza Aérea de los Estados Unidos que operaban desde sus bases en Mildenhall y Fairford.

Mientras tanto, los dos Escuadrones de Víctor se preparaban para su despliegue en el Atlántico Sur. Una partida avanzada de operaciones y tripulaciones de tierra había llegado al aeropuerto de Wideawake en Ascensión durante las primeras horas del 18 de abril. Los primeros cinco cisternas arribaron directamente desde Marham más tarde ese mismo día (XL163, XL189, XL192, XL511 y XM715), para ser seguidos por otros cuatro el 19 de abril (XH671, XL164, XL188 y XL232) para dotar al destacamento con una dotación inicial de nueve aviones. Cada Víctor que salió directamente de Marham fue a su vez reabastecido por otro antes de abandonar el espacio aéreo británico, asegurando así que tuvieran suficiente combustible para el

vuelo de nueve horas con una reserva para un caso de desvío. El Gp Capt (Group Captain, equivalente a vicecomodoro) J. S. B. Price ADC (Edecán) (Comandante de la Estación de Marham) llegó a Wideawake el 18 de abril para convertirse en el Senior Royal Air Force Officer (oficial de mayor graduación) de la Isla Ascensión. El Wg Cdr (Wing Commander, mayor) D. W. Maurice-Jones (jefe de operaciones de Marham) tomó el puesto de Comandante del Destacamento Víctor en Wideawake, pero fue reemplazado el 22 de abril por el Wg Cdr A. W. Bowman MBE (Miembro de la Orden del Imperio Británico) (Comandante del 57 Sqdn).

La primera misión operativa llevada a cabo por el destacamento Víctor en Wideawake fue una salida de Reconocimiento Marítimo Radar a las Georgias del Sur el 20 de abril. El XL192 fue el avión designado, tripulado por el Sqdn Ldr J. G. Elliot (comandante), el Fg Off R. Evans (copiloto), el Sqdn Ldr A. I. B. Beedie (navegador-radar), el Sqdn Ldr M. R. Buxey (navegador-pantalla), el Flt Lt R. C. Chappell (ingeniero de vuelo) y el Sqdn Ldr A. Cowling (especialista en reconocimiento marítimo con radar). El despegue tuvo lugar poco antes de las 0400Z acompañado por cuatro cisternas de apoyo, que debían realizar la última pierna de reabastecimiento unas 2.000 millas al sur de Ascensión. John Elliot y su tripulación siguieron rumbo al sur hasta que llegaron a las vecindades de las Georgias y descendieron de 43.000 pies a 18.000 para una búsqueda de radar en el área, que se extendió durante 90 minutos y cubrió más de 150.000 millas cuadradas. Una vez finalizado el trabajo, el XL192 trepó a altitud de crucero para retornar a Wideawake. En tanto, otros cuatro aviones tanque habían sido enviados para proveer al K.2 el combustible necesario para su viaje de vuelta. El XL192 aterrizó luego de cumplir satisfactoriamente su misión y tras haber recorrido más de 7.000 millas, con lo que estableció un récord en vuelos de reconocimiento operativos de larga distancia (que sólo sería superado por los Nimrod más adelante durante el conflicto). La lista siguiente detalla los nueve Víctor K.2 involucrados, sus comandantes y las horas voladas.

	Avión de reconocimiento	
XL192	Sqdn Ldr. J. G. Elliot	14h45m
	Cisternas para la ida	
XL671	Sqdn Ldr M. D. Tood	2h45m
XL163	Sqdn Ldr R. Tuxford	3h40m
XM715	Sqdn Ldr F. Milligan	3h55m
XL189	Flt Lt A. M. Skelton	8h40m
	Cisternas para el retorno	
XL163	Sqdn Ldr F. Milligan	3h45m
XL188	Sqdn Ldr R. Tuxford	3h50m
XL164	Sqdn Ldr M. D. Todd	8h00m
XL511	Wg Cdr. C. C. B. Seymour	8h05m

Misiones similares de Reconocimiento Marítimo con Radar fueron llevadas a cabo en la noche del 22 de abril por el XL163 (Sqdn Ldr Todd y su tripulación, en vuelo durante 14 horas y 5 minutos) y del 24 de abril por el XL189 (Wg Cdr Seymour y su tripulación, en el aire por 14 horas y 5 minutos). En esas tres salidas realizadas pudieron proveer al reducido Grupo de Tareas encabezado por el "Antrim" con información muy importante acerca de la ubicación de los buques, icebergs y bloques de hielo en las vecindades de las Georgias, antes y durante la operación "Paraquat" (la reocupación de las islas, concluida con éxito el 26 de abril).

Aquellos Víctor todavía en su base de Norfolk durante los últimos días de abril fueron dedicados a apoyar a los otros aviones que se desplegaban en Ascensión así como a proveer el entrenamiento de las tripulaciones de Vulcan en el reabastecimiento en vuelo. El XH675 (55 Sqdn) y el XL231 (57 Sqdn) realizaron prácticas de reabastecimiento en vuelo con Sea Harriers del 809 Sqdn el 21 de abril (el XL231 volvió a hacerlo al día siguiente) antes de que estos aviones fueran destacados a Wideawake a fines de abril para luego ser llevados al Atlántico Sur en el "Atlantic Conveyor". El XL231 estuvo particularmente ocupado durante fines de abril y principios de mayo trabajando en la transferencia de repuestos, documentos y personal. Ese mismo Víctor fue el que cumplió los primeros ensayos de reabastecimiento con el Nimrod MR.2P al que se le había instalado una lanza para la toma de combustible (el 28 de abril estaba en Woodward) y Hércules C.1P (en Boscombe Down el 1° de mayo). Ambos casos fueron ensayos en tierra y los primeros en vuelo se cumplieron con el mismo Víctor el 29 de abril y el 2 de mayo respectivamente. El XL233 y el XL191 fueron retirados de la unidad de mantenimiento de St Athan el 15 y el 24 de abril, respectivamente, después de haber finalizado un reacondicionamiento completo, pero no hubo Víctor disponibles para reemplazarlos hasta que el XL231 salió el 12 de mayo. El equipo de mantenimiento de St Athan reacondicionó totalmente a ese Víctor en el tiempo récord de tres semanas, y el avión retornó al 57 Sqdn el 7 de junio en intercambio por el XM717, cuyo reacondicionamiento fue realizado en un lapso similar.

Seis Víctor adicionales habían sido desplegados en Wideawake para fines del mes, comprendiendo al XH672 (el 23 de abril), XL162 (25 de abril), XL233 (25 de abril), XH669 (29 de abril), XL512 (30 de abril) y XM717 (30 de abril), de manera que la dotación del destacamento llegó a 14 aviones (el XM715 había vuelto a Marham vía Dakar el 26 de abril). El 29 de abril cuatro aviones (H675, XL158, XL160 y XL512, todos desde/hacia Marham) reabastecieron a los Vulcan B.2 XM5908 y XM607 durante su despliegue desde Waddington hasta Wideawake, mientras que el 30 de abril otros cuatro ayudaron en el tránsito de seis Sea Harriers del 809 Sqdn desde Yeovilton a Banjul en camino a Wideawake. Esto comprendió al XL158 y el XM715 en viajes redondos desde y hacia Marham y al XL160 y el XL191 que acompañaron a los Sea Harriers al sur hacia Banjul. Los dos últimos Víctor también cumplieron una misión en las afueras de Banjul al día siguiente para cubrir el tramo final de su viaje a Ascensión. Otro par de Sea Harriers los siguió 24 horas después apoyados por el XH675 (Marham-Banjul) y el XM715 (Marham-Marham). Completaron su viaje a Wideawake el 2 de mayo con asistencia del XH675 en un viaje de ida y vuelta desde Banjul. El XL160 volvió a Marham ese día y los XH675 y XL191 lo hicieron el 3 y el 7 de mayo respectivamente.

Un incremento en el número de Víctor en la isla fue requerido para la primera incursión de bombadeo "Black Buck" con los Vulcan, implementada desde Wideawake durante la noche del 30 de abril al 1° de mayo. Los ataques fueron obras maestras de planeamiento estratégico, que necesitaron al menos 15 salidas de Víctor y 18 reabastecimientos en vuelo sólo para que un Vulcan pudiera llegar a Puerto Argentino y volver. Las partidas de once Víctor K.2 (XH669, XH672, XL162, XL163, XL188, XL189, XL192, XL232, XL511, XL512 y XM717) y dos Vulcan B.2 (XM598 y XM607) para "Black Buck 1" comenzó a las 2350Z del 30 de abril. Dos de los Víctor eran reservas en vuelo, uno de los cuales fue utilizado en la misión cuando otro cisterna tuvo problemas con su manguera. A medida que la misión avanzaba, los Víctor comenzaron a dejar la formación a intervalos regulares para retornar a Wideawake. Todo se desarrolló bien hasta que quedaron tres aviones tanque y un Vulcan, el XM607 (el XM598 había tenido que retornar a Wideawake después de una falla). El XL512 (Flt Lt A. M. Skelton y tripulación) experimentó una pérdida de combustible luego de haber finalizado con los reabastecimientos y emprendía la vuelta, por lo que otro K.2 tuvo que ser enviado rápidamente desde Ascensión para llevarle combustible. Los otros, XH669 (Flt Lt S. Biglands y tripulación) y XL189 (Sqdn Ldr R. Tuxford y tripulación) continuaron el viaje al sur con el Vulcan. El avión de Bob Tuxford reabasteció al bombardero y luego traspasó más combustible al cisterna de Steve Biglands antes de emprender el retorno, pero la lanza del Víctor receptor se rompió poco después del contacto inicial (toda la operación se estaba llevando a cabo con gran turbulencia y mal tiempo). Los dos Víctor cambiaron lugares y el de Tuxford cargó de vuelta todo el combustible que pudo del avión de Biglands, antes de que éste volviera a Ascensión. Pero antes, Tuxford y el Vulcan probaron el equipo para asegurarse de que la punta de la lanza del avión de Biglands no hubiera quedado dentro de la canasta en el extremo de la manguera. El reabastecimiento final de los Vulcan se desarrolló unas 3.000 millas al sur de Ascensión. Para ese entonces el XL189 tenía bastante menos combustible que el esperado, de manera que la transferencia al Vulcan fue concluida antes. A pesar de esto, el avión tanque no tenía suficiente combustible para llegar a Wideawake y la tripulación calculó que a menos que se enviara otro Víctor para reabastecerlos caerían unas 400 millas al sur de la isla. Una comunicación radial para arreglar esa asistencia bien podría haber comprometido a toda la misión, de manera que Tuxford mantuvo el silencio de radio hasta que el bombardero transmitiera la palabra código que significaba que se había cumplido el ataque. Sólo entonces llamó para pedir ayuda y los Víctor adicionales fueron enviados desde Wideawake para encontralo. Como resultado de esta misión Tuxford recibió la Air Force Cross (Cruz de la Fuerza Aérea), mientras que su tripulación (Sqdn Ldr E. F. Wallis MBE (Miembro, de la Orden, del Imperio Británico), Flt Lt M. E. Beer, Flt Lt J. N. Keable y Flt Lt G. D. Rees) recibió la Queen's Commendation for Valuable Service in the Air (Recomendación de la Reina por Servicio Valioso en el Aire). El listado que sigue muestra todos los cisternas que participaron en "Black Buck 1", sus comandantes y las horas voladas:

	Cisternas para la ida	
XL163	Sqdn Ldr F. Milligan	1h10m
XL192	Flt Lt N. J. Brooks	4h05m
XL232	Sqdn Ldr J. G. Elliot	4h15m
XH672	Sqdn Ldr M. D. Todd	4h20m
XM717	Sqdn Ldr B. R. Neal	4h20m
XL511	Wg Cdr C. C. B. Seymour	4h40m
XL162	Flt Lt S. P. Hamilton	5h20m
XL512	Flt Lt A. M. Tomalin	8h10m
XL188	Flt Lt S. Biglands	8h30m
XH669	Sqdn Ldr R. Tuxford	12h15m
XL189		14h05m
	Cisternas para el retorno	
XL163	Sqdn Ldr F. Milligan	1h25m
XL192	Flt Lt A. J. Barrett	2h55m
XL233	Sqdn Ldr M. D. Todd	3h25m
XH671	Flt Lt S. O. Jones	5h20m
XL511	Wg Cdr C. C. B. Seymour	5h40m
XL232	Sqdn Ldr J. G. Elliot	6h10m
XH672	Sqdn Ldr B. R. Neal	9h20m

El XL160 se desplegó a Ascensión vía Banjul el 3 de mayo a tiempo para "Black Buck 2", operación que fue implementada esa noche y requirió otro despegue masivo desde Wideawake. Cada Víctor en la isla participó en la operación, ya fuera en los tramos de ida o en los de retorno. En esta ocasión, los vuelos de larga distancia fueron realizados por el XL192 (Flt Lt Skelton y tripulación, 11h50m) y el XH669 (Sqdn Ldr Milligan y tripulación, 14h00m). Después de su regreso de la misión, el XL232 salió hacia Marham el mismo día (vía Banjul).

La siguiente operación de importancia para los aviones tanque comprendió el despliegue de nueve Harrier GR.3 del 1(F) Sqdn desde St Mawgan a Wideawake entre el 3 y el 6 de mayo. Los Víctor que participaron en ese ejercicio incluyeron al XL160 el 3 de mayo (Marham-Banjul, siguiendo a Wideawake ese día), el XM715 el 4 de mayo (Marham-Banjul, retornando el mismo día), los XH673 y XM715 el 5 de mayo (ambos Marham-Banjul), más el M715 el 6 de mayo (Banjul-Banjul). El XH673 y el XM715 retornaron a Marham más tarde el mismo día 6. Al día siguiente se registró

Apoyando el primer raid de Vulcan contra el aeropuerto de Puerto Argentino, el 1-5-82, hubo un total de once Víctor K.2 como parte de una complicadísima serie de operaciones de reabastecimiento en vuelo. Uno de los Víctor involucrados, el XM717, se ve aquí en Wideawake, inmediatamente después de su regreso. (Mel James)



mucha actividad entre la Isla Ascensión y el Reino Unido ya que los Vulcan B.2 de las dos "Black Buck" volvieron a su país, permitiendo así reducir también el número de Víctor. Los XL160, XL233 y los dos Vulcan volaron directamente a sus respectivas bases en Marham y en Waddington, apoyados por el XL164 y el XM717 (ambos en viajes de ida y vuelta desde Wideawake) con el XH671 y el XL163, los que volaron a Banjul antes de completar su viaje de retorno a Marham el 8 de mayo. Parte del área de plataforma que quedó disponible en Wideawake fue ocupada con el arribo del primer Nimrod MR.2 el 7 de mayo, desplegado sin escalas desde Kinloss. La primera patrulla de Reconocimiento Marítimo Radar de largo alcance con Nimrod fue llevada a cabo por el XV227 el 9 de mayo con los Víctor XH669, XL188 y XL189 como apoyo. En las siguientes dos semanas se volaron misiones de reconocimiento marítimo con Nimrod casi diariamente debido a que había informes de movimientos de buques argentinos previos a la operación "Sutton". El XV232 se desplegó al sur desde Kinloss el 9 de mayo con el XL163 en apoyo (operando desde y hacia Marham), el primero en utilizar reabastecimiento en vuelo durante el viaje a Wideawake, mientras que otro lo siguió el 13 de mayo (reabastecido una vez más por el XL163). Algunos de los vuelos de reconocimiento marítimo de los Nimrod implementados desde Wideawake durante ese período requirieron una gran cantidad de misiones de apoyo de los Víctor. Una de estas salidas, el 15 de mayo, implicó un vuelo de 19 horas 5 minutos y un recorrido de más de 8.300 millas, superando el récord anterior establecido por el Víctor XL189 el 20 de abril. La misión requirió la utilización de los siguientes cisternas (ordenados según la duración de su misión):

XL189	Sqdn Ldr R. Tuxford	0h50m
XL162	Flt Lt P. M. Millikin	3h40m
XL512	Flt Lt A. J. Barret	3h45m
XM717	Wg Cdr C. C. B. Seymour	3h45m
XL162	Flt Lt P. M. Millikin	3h50m
XL511	Sqdn Ldr J. G. Elliot	4h00m
XM715	Sqdn Ldr M. D. Tood	5h10m
XH672	Flt Lt A. D. Richardson	7h35m
XL191	Flt Lt S. P. Hamilton	7h35m
XL511	Flt Lt P. G. Heath	7h40m
XL188	Sqdn Ldr F. Milligan	8h40m
XH669	Flt Lt A. M. Skelton	11h10m

Nótese que los XL162 y XL511 volaron dos veces, utilizados en los tramos de ida y en los de retorno.

El 20-21 de mayo se realizó una misión de Reconocimiento Marítimo Radar aún más prolongada, que comprendió un recorrido de 8.453 millas en 18 horas y 51 minutos para el cual se enviaron 14 misiones de apoyo de Víctor.

Nuevos cambios en la flota de Víctor en la Isla Ascensión incluyeron el arribo directo desde Marham del XH673 (el 12 de mayo), XH671 (13 de mayo), XM715 (13 de mayo), XL160 (14 de mayo), XL232 (16 de mayo), XL233 (17 de mayo) y XL163 (18 de mayo), en tanto que el XL191 voló el tramo Marham-Dakar el 13 de mayo en apoyo de un Vulcan y luego completó su viaje a la isla el 14 de mayo. Los que retornaron a su país durante ese período fueron el XL192 (el 13 de mayo, vía Dakar) y el XL189 (el 18 de mayo, vía Banjul).

La partida del "Atlantic Conveyor" desde Ascensión el 7 de mayo con una inmensamente valiosa carga de Harrier, Sea Harrier y helicópteros también implicó trabajo para la fuerza de Víctor. Un Sea Harrier del 809 Sqdn era mantenido en alerta permanente a bordo del buque Porta-contenedores para el caso de que fuera atacado. Finalmente los servicios de ese avión no fueron necesarios, pero los Víctor fueron enviados todos los días del 10 al 13 de mayo en previsión de esa eventualidad, llevando a cabo misiones cada vez más prolongadas a medida que el buque cumplía su trayecto al sur hacia la ZET. La última de esas salidas el 13 de mayo fue un vuelo de 11 horas 50 minutos del XH6721 al mando del Sqdn Ldr Tuxford, con otros tres Víctor de apoyo. El Vulcan XM612 se redesplegó al sur desde Waddington en las últimas horas del 13 de mayo (reabastecido por el XL191 en trayecto de Marham a Dakar y los XH675 y XM715 en viajes de ida y vuelta desde Marham), seguido por el XM607 24 horas después (reabastecido por el XH675, XL163 y XL232, todos en viajes redondos desde Marham). El "Black Buck 3", planeado para el 16 de mayo, más tarde fue cancelado y los dos Vulcan volvieron a Waddington el 20 y 23 de mayo.

La llegada del primer Hércules C. 1P a Wideawake anunció el comienzo de una nueva esfera de operaciones para la flota de cisternas Víctor: la de reabastecer misiones de largo alcance de lanzamiento de cargas en vuelo entre la Isla Ascensión y los buques en la ZET. Estos vuelos comenzaron el 16 de mayo con un viaje de ida y vuelta de 6.300 millas del XV200, en el que el Hércules permaneció en el aire durante 24 horas y 5 minutos. Tres Víctors proveyeron combustible en el tramo de ida (XH671, XL162 y XL512) mientras que otros tres lo hicieron en el de regreso el 17 de mayo (XH669, XL188 y XM717). El Hércules C. 1P XV179 permaneció en vuelo durante 26 horas los días 28 y 29 de mayo durante otra misión para la fragata "Active". Misiones similares de Hércules con reabastecimiento en vuelo fueron cumplidas regularmente hasta bastante después de la rendición argentina el 14 de junio.

La siguiente operación significativa que involucró a la flota de Víctors fue el despliegue de tres Phantom FGR.2 del 29(F) Sqdn de Coningsby a Wideawake para cumplir tareas de defensa aérea en Ascensión. El XV468 y el XV484 fueron volados al sur el 24 de mayo apoyados por los XL192 (Marham-Dakar, retornando el 25 de mayo), XH675 y XL159 (ambos desde y hacia Marham), mientras que el XV466 los siguió el 26 de mayo con los XL192 (Marham-Dakar) y XL159 (desde y hacia Marham) en apoyo. El XL192 continuó hacia Ascensión el mismo día y relevó al XH669, que voló a Marham vía Dakar el 28 de mayo. Un apoyo similar fue brindado a los Vulcan B.2 que se desplegaron al sur desde Wadington el 26-27 de mayo, con los aviones tanque operando desde y hacia Marham. El 29-30 de mayo fueron desplegados seis Harrier GR.3 del 1(F) Sqdn desde St. Mawgan a Wideawake y el XL158 voló con ellos hasta Dakar en ambos días (retornando cada noche), en tanto que el XH669 y el

XL189 brindaron combustible adicional en vuelos redondos desde Marham.

"Black Buck 4", la primera misión anti-radar de los Vulcan, salió desde Wideawake durante la noche del 28 de mayo, pero varias horas después de haberse iniciado tuvo que ser cancelada debido a que el equipo de reabastecimiento del Víctor guía quedó fuera de servicio. "Black Buck 5" durante la noche del 30 de mayo fue más exitosa e involucró el apoyo de 18 misiones Víctor, con el Sqdn Ldr Tomalin y su tripulación en el XL163 cubriendo la distancia mayor (estuvieron en vuelo durante 13 horas 10 minutos). El XL232 regresó a Marham el 31 de mayo pasando por Dakar, con lo que a principios de junio en Ascensión quedaron 16 Víctor.

Los Harrier GR.3 del 1(F) Sqdn XV778 y XZ133 fueron volados desde Wideawake directamente al "Hermes" en la ZET el 1° de junio, para lo cual recibieron el apoyo de ocho Víctors en viajes redondos desde Ascensión. El XM717 (Flt Lt Jones y tripulación) y el XH672 (Flt Lt Millikin y tripulación) cubrieron la distancia mayor con los Harriers y permanecieron en el aire 11 horas 35 minutos y 11 horas 45 minutos, respectivamente. Una operación similar fue dispuesta el 8 de junio para la transferencia de los Harriers XW919 y XZ992 de Wideawake directamente al portaaviones.

El siguiente ataque "Black Buck" fue con el Vulcan B.2 XM597, que en la noche del 2 de junio despegó para otra misión anti-radar. Para asegurar que el bombardero llegara a su objetivo sin problemas se volaron 14 misiones de Víctor, con el Flt Lt Biglands y su tripulación en el XL189 cubriendo el trayecto mayor en 13 horas y 15 minutos de vuelo. Su avión ya había estado en vuelo durante 8 horas 40 minutos en el viaje de Marham a Wideawake el 2 de junio, lo que probó que las tripulaciones de tierra estaban haciendo milagros para mantener a los veteranos aviones en el aire. Todo no salió bien en el viaje de regreso del Vulcan de "Black Buck 6", ya que la lanza de reabastecimiento del bombardero se rompió durante el último acople y se vio forzado a desviarse a Río de Janeiro. La última misión Vulcan tuvo lugar la noche del 11 de junio cuando el XM607 (que había retornado a Ascensión el 10 de junio) despegó desde Wideawake para "Black Buck 7", una salida de bombardeo convencional al aeródromo de Puerto Argentino. En esta ocasión la misión más larga de Víctor se extendió durante 13 horas y 40 minutos, con el XL160 volado por el Flt Lt Richardson y su tripulación.

La rendición argentina el 14 de junio tuvo un limitado efecto inmediato sobre el ritmo de las operaciones con Víctor desde Wideawake, dado que todavía había necesidad de salidas de alcance extremo de los Nimrod y Hércules hacia el sur desde la Isla Ascensión. Los nuevos arribos desde Marham durante ese mes fueron el XH669 (12 de junio vía Dakar), XL161 (7 de junio), XL189 (2 de junio), XL231 (14 de junio en su primer despliegue al sur) y XL232 (26 de junio). Aquellos que retornaron al Reino Unido fueron el XH671 (27 de junio vía Dakar), XH672 (15 de junio vía Dakar), XL163 (23 de junio vía Dakar), XL164 (8 de junio), XL188 (27 de junio), XM715 (13 de junio vía Dakar pero retornó al sur el 26 de junio) y XM717 (3 de junio vía Dakar). La partida del último Nimrod MR.2P de Ascensión el 18 de agosto y la reapertura del aeródromo de Puerto Argentino con la denominación RAF Stanley, después de haber sido sometido a reparaciones a fines de ese mes, permitieron una reducción del número de Víctors destacados en Wideawake, particularmente cuando el primero de seis Hércules rápidamente convertidos en cisternas llegaron a Ascensión para esa época.

A pesar de que en una escala más reducida que la mantenida durante el conflicto, la flota de Víctors continuó brindando servicio en el Atlántico Sur hasta la apertura en Malvinas del nuevo aeropuerto en Monte Pleasant el 12 de mayo de 1985. Como la nueva pista admitía reactores de fuselaje ancho de gran autonomía, capaces de alcanzar las islas sin necesidad de reabastecimiento en vuelo, el destacamento Víctor en Ascensión fue finalmente retirado. El último avión enviado al Atlántico Sur fue el XL163 del 57 Sqdn, que arribó a Wideawake el 12 de marzo de 1985. Regresó a Marham el 10 de junio de ese año, piloteado por el W9 Cdr Martin Todd (jefe del 55 Sqdn) quien, con el grado del Squadron Leader en el 57 Sqdn, había sido el piloto del XL189, el primer Víctor desplegado en la Isla Ascensión el 18 de abril de 1982.

Comandantes de Víctor de los Escuadrones 55 y 57 destacados a Wideawake durante la Operación "Corporate" y sus condecoraciones Wg Cdr C.C.B. Seymour RAF, Sqdn Ldr J.G. Elliot RAF MID (Mención en Despachos), Sqdn Ldr D.A. Foulger RAF, Sqdn Ldr A.M. Lovett RAF, Sqdn Ldr F. Milligan RAF, Sqdn Ldr B.R. Neal RAF, Sqdn Ldr F. Tiernan RAF, Sqdn Ldr M.D. Todd RAF QCVSA (Recomendación de la Reina por Servicio Valioso en el Aire), Sqdn Ldr A.M. Tomalin RAF, Sqdn Ldr R. Luxford RAF AFC (Cruz de la Fuerza Aérea), Flt Lt A.J. Barrett RAF, Flt Lt S. Biglands RAF, Flt Lt N.J. Brooks RAF, Flt Lt P.H. Gausden RAF, Flt Lt S.P. Hamilton RAF, Flt Lt K.L. Handscomb RAF, Flt Lt P.G. Heath RAF, Flt Lt S.O. Jones RAF, Flt Lt P.M. Millikin RAF, Flt Lt J.V. Poole RAF, Flt Lt A.D. Richardson RAF, Flt Lt B. Russell RAF, Flt Lt A.M. Skelton RAF, Flt Lt P.A. Standing RAF.

Otros tripulantes de los Escuadrones 55 y 57 destacados a Wideawake durante la Operación "Corporate" que recibieron condecoraciones:

Sqdn Ldr E.F. Wallis MBE (Miembro –de la Orden– del Imperio Británico) QCVSA, Flt Lt M.E. Beer RAF QCVSA, Flt Lt J.N. Keable RAF QCVSA, Flt Lt G.D. Rees RAF QCVSA.

DETALLES INDIVIDUALES DE LOS AVIONES

XH669 K.2

El 29/3/82 con el 57 Sqdn en Marham. Destacado a Bahía Goose, Canadá, el 13/4 en apoyo de Harriers GR.3 en camino desde Wittering a la Base de las Fuerzas Canadienses (CFB) de Cold Lake para un ejercicio. Volvió a Marham el 15/4 y luego voló sin escalas a Wideawake el 29/4. Las misiones como avión tanque desde ahí incluyeron: las dos primeras incursiones de bombardeo "Black Buck" de los Vulcan B.2 en la noche del 30/4-1/5 y el 3-4/5; la primera salida de Nimrod MR.2P el 9/5; cobertura preventiva el 11-12/5 para el Sea Harrier FRS.1 del 809 Sqdn en alerta a bordo del "Atlantic Conveyor" y la etapa de regreso de la primera misión de lanzamiento de carga en vuelo con Hércules C.1P desde la ZET el 17/5. Retornó a Marham vía Dakar el 28/5/82. Fue volado en viajes redondos desde y hacia Marham el 29-30/5 para reabastecer a los Harriers GR.3 del 1(F) Sqdn en camino desde St Mawgan a Wideawake. Desplegado en Wideawake nuevamente (vía Dakar) el 12/6, desde donde llevó a cabo nuevas misiones como cisterna en apoyo de las salidas de Nimrod MR.2P y Hércules C.1P desde Ascensión el 13-14/6. Volvió a Marham después del 30/6/82.

XH671 K.2

El 29/3/82 con el 55 Sqdn en Marham. Destacado a Bahía Goose, Canadá, el 13/4 en apoyo de los Harrier GR.3 en camino desde Wittering hacia la CFB Cold Lake para un ejercicio. Retornó a Marham el 15/4 y más tarde voló sin escalas a Wideawake el 19/4. Las misiones como avión tanque que emprendió desde ahí comprendieron la salida de Reconocimiento Marítimo Radar del XL192 del 57 Sqdn el 20/4 y el segundo bombardeo "Black Buck" de los Vulcan en la noche del 3/5. Volado a Banjul el 7/5 en apoyo de un redespliegue de Vulcan, volvió a Marham al día siguiente. Llevó a cabo una misión desde Marham el 12/5 para entrenamiento de una tripulación de Hércules C.1P antes de volver a desplegarse en Wideawake sin escalas el 13/5. Desde ahí realizó las siguientes misiones como cisterna: el tramo de ida de la primera misión de Hércules C.1P de lanzamiento de carga en vuelo en la ZET el 16/5; el despliegue de dos Harrier GR.3 del 1(F) Sqdn desde Ascensión al "Hermes" en la ZET el 1/6 y la misión anti-radar "Black Buck 6" de Vulcan B.2 el 3/6. Regresó a Marham vía Dakar el 27/6/82.

XH672 K.2

El 29/3/82 con el 57 Sqdn en Marham. Fue volado sin escalas a Wideawake el 23/4 y desde ahí cumplió las siguientes misiones como avión tanque: las dos primeras incursiones de bombardeo "Black Buck" de los Vulcan B.2 en las noches del 30/4-1/5 y del 3-4/5; cobertura preventiva del 11 al 13/5 del Sea Harrier FRS.1 del 809 Sqdn en alerta en el "Atlantic Conveyor"; la primera misión de reconocimiento de Nimrod MR.2P fuera de la costa argentina el 15/5; el despliegue de dos Harrier GR.3 del 1(F) Sqdn desde Ascensión al "Hermes" en la ZET el 1/6 y las dos últimas salidas "Black Buck" de los Vulcan el 3/6 y 12/6. Regresó a Marham vía Dakar el 15/6/82.

XH673 K.2

El 29/3/82 con el 57 Sqdn en Marham. Llevó a cabo numerosas salidas de entrenamiento de reabastecimiento desde Marham en abril (con Vulcan) y principios de mayo (con Hércules y Nimrod).

Desplegado a Banjul el 5/5, reabasteciendo a los Harriers GR.3 del 1(F) Sqdn en camino desde St Mawgan a Wideawake. Retornó a Marham el 6/5. No fue vuelto a volar hasta ser desplegado sin escalas a Wideawake el 12/5. Las misiones desde ahí como cisterna incluyeron el apoyo para el despliegue de dos Harrier GR.3 del 1(F) Sqdn desde Ascensión al "Hermes" en la ZET el 1/6 y la salida "Black Buck 6" anti-radar de Vulcan B.2 el 3/6. Regresó a Marham después del 30/6/82.

XH675 K.2

El 29/3/82 con el 55 Sqdn en Marham. Apoyó el despliegue de Vulcans B.2 desde Waddington a Wideawake el 29/4 (operando desde y hacia Marham). Desplegado a Banjul el 1/5, reabasteció a los Sea Harriers FRS.1 del 809 Sqdn en camino desde Yeovilton hacia Ascensión. Llevó a cabo un viaje redondo desde Banjul en apoyo de los mismos aviones el 2/5 antes de retornar a Marham al día siguiente. Quedó en Marham durante el resto del conflicto, realizando misiones de entrenamiento con Nimrods a principios de mayo. Operando desde y hacia Marham, apoyó el despliegue de Vulcan B.2 (13-14/5), Phantom FGR.2 (24/5) y Hércules C.1P (14/6) desde el Reino Unido a Ascensión, antes de la rendición argentina.

XL158 K.2 *No fue desplegado a Ascensión*

El 29/3/82 con el 57 Sqdn en Marham. Apoyó el despliegue de Vulcans B.2 desde Waddington a Wideawake el 29/4, de Sea Harriers FRS.1 del 809 Sqdn desde Yeovilton a Wideawake el 30/4 y de Harriers GR.3 del 1(F) Sqdn de St Mawgan a Wideawake el 5/5 (operando desde y hacia Marham). Realizó numerosas salidas de entrenamiento con Nimrods durante mayo. Desplegado a Dakar el 29-30/5 (retornando cada noche), en apoyo del despliegue de Harriers GR.3 del 1(F) Sqdn desde St Mawgan a Wideawake. Permaneció en Marham durante el resto del conflicto, realizando misiones que incluyeron numerosas salidas de entrenamiento con los Hércules C.1P.

XL160 K.2

El 29/3/82 con el 57 Sqdn en Marham. Apoyó el despliegue de Vulcans B.2 desde Waddington a Wideawake el 29/4 (operando desde/hacia Marham). Desplegado a Banjul el 1/5, reabasteció a los Sea Harriers FRS.1 del 809 Sqdn en camino desde Yeovilton a Ascensión. Realizó un viaje redondo desde Banjul en apoyo de los mismos aviones el 2/5 antes de regresar a Marham el mismo día. Desplegado desde Marham a Wideawake vía Banjul el 3/5, apoyando el despliegue de Harriers GR.3 del 1(F) Sqdn desde St Mawgan a Ascensión. Desde Wideawake realizó misiones de avión tanque, como el apoyo de la segunda incursión de bombardeo "Black Buck" de Vulcan B.2 en la noche del 3 al 4/5. Volvió a Marham sin escalas el 7/5, apoyando el redespliegue de un Vulcan B.2. Fue volado nuevamente a Wideawake sin escalas el 14/5 y desde ahí cumplió misiones de reabastecimiento, como el bombardeo final "Black Buck" con Vulcan el 12/6. Regresó a Marham después del 30/6/82.

XL161 K.2

El 29/3/82 con el 55 Sqdn sometido a mantenimiento en Marham. Realizó un vuelo de prueba el 3/6 y llevó a cabo su primera misión el 5/6 (entrenamiento de Hércules C.1P así como con otro Víctor, el XH675). Fue volado sin escalas a Wideawake el 7/6 y desde ahí cumplió misiones como cisterna, como el apoyo al despliegue de dos Harrier GR.3 del 1(F) Sqdn desde Ascensión al "Hermes" en la ZET el 8/6. Regresó a Marham después del 30/6/82.

XL162 K.2

El 29/3/82 con el 55 Sqdn en Marham. Fue volado sin escalas a Wideawake el 25/4 y desde ahí emprendió las siguientes misiones como cisterna: las dos primeras incursiones de bombardeo "Black Buck" de Vulcan B.2 en las noches del 30/4-1/5 y del 3-4/5; la primera misión de reconocimiento de Nimrod MR.2P fuera de la costa argentina el 15/5; el tramo de ida de la primera misión de lanzamiento de carga en vuelo de Hércules C.1P en la ZET el 16/5; el despliegue de dos Harrier GR.3 del 1(F) Sqdn de Ascensión al "Hermes" en la ZET el 1/6 y las dos últimas incursiones "Black Buck" de los Vulcan el 3 y el 12/6. Regresó a Marham después del 30/6/82.

XL163 K.2

El 29/3/82 con el 57 Sqdn en Marham. Llevó a cabo entrenamiento de Reconocimiento Marítimo Radar y Reconocimiento Fotográfico sobre Escocia el 16/4 y dos días después fue volado sin escalas a Wideawake. Reabasteció al XL192 cuando ese Víctor realizó la primera misión de Reconocimiento Marítimo Radar en las Georgias del Sur el 20/4.

En la noche del 22 al 23/4, volado por el Sqdn Ldr Todd y su tripulación, cumplió la segunda misión de Reconocimiento Marítimo de largo alcance a las Georgias del Sur, la que duró 14h05m. Entre otras misiones como avión tanque desde Wideawake, apoyó a las dos primeras incursiones "Black Buck" de los bombarderos Vulcan B.2 en las noches del 30/4-1/5 y 3-4/5 (esta última luego de un vuelo de prueba el 2/5). Fue volado a Banjul el 7/5 (en apoyo del redespliegue de un Vulcan B.2 a Waddington) y retornó a Marham al día siguiente. Mientras estuvo basado en Marham apoyó el despliegue a Ascensión de dos Nimrod MR.2P (9 y 13/5) y un Vulcan B.2 (14/5). Volado de vuelta a Wideawake sin escalas el 18/5, desde donde realizó misiones como el apoyo a las "Black Buck 5" y "Black Buck 6" con Vulcan, en la noche del 30-31/5 y el 3/6. Regresó a Marham vía Dakar el 23/6/82.

XL164 K.2

El 29/3/82 con el 57 Sqdn en Marham. Realizó entrenamiento de Reconocimiento Marítimo Radar y Reconocimiento Fotográfico sobre Escocia el 16/4 y el 19/4 fue volado sin escalas a Wideawake. Sus misiones de reabastecimiento desde ahí incluyeron: la salida de Reconocimiento Marítimo Radar del XL192 del 57 Sqdn el 20/4; la incursión de bombardeo "Black Buck 2" de Vulcan B.2 en la noche del 3-4/5; el redespliegue de un Vulcan a Waddington el 7/5; cobertura preventiva del Sea Harrier FRS.1 del 809 Sqdn en alerta a bordo del "Atlantic Conveyor" del 10 al 12/5 y la incursión "Black Buck 6" de los Vulcan el 3/6. Regresó a Marham sin escalas el 8/6/82.

XL188 K.2

El 29/3/82 con el 55 Sqdn en Marham. Fue volado a Wideawake sin escalas el 19/4 y desde ahí llevó a cabo las siguientes misiones como avión tanque: la salida de Reconocimiento Marítimo Radar del XL192 del 57 Sqdn el 20/4; las dos primeras incursiones de bombardeo "Black Buck" de los Vulcan las noches del 30/4-1/5 y del 3-4/5, la primera salida de Nimrod MR.2P el 9/5; la cobertura preventiva del Sea Harrier FRS.1 del 809 Sqdn en alerta en el "Atlantic Conveyor" del 10 al 13/5; la primera misión de reconocimiento de Nimrod MR.2P fuera de la costa argentina el 15/5; el tramo de regreso de la primera misión de lanzamiento de carga en vuelo de Hércules C.1P en la ZET el 17/5 y el despliegue de dos Harrier GR.3 del 1(F) Sqdn desde Ascensión al "Hermes" en la ZET el 8/6. Regresó a Marham sin escalas el 27/6/82.

XL189 K.2

El 29/3/82 con el 57 Sqdn en Marham. Llevó a cabo prácticas de Reconocimiento Marítimo Radar y Reconocimiento Fotográfico sobre Escocia el 16/4 y dos días después fue volado a Wideawake sin escalas (el primer Víctor desplegado a Ascensión). Reabasteció al XL192 cuando este Víctor realizó la primer misión de Reconocimiento Marítimo Radar a las Georgias del Sur el 20/4. En la noche del 24-25/4, volado por el Wg Cdr Seymour y su tripulación, llevó a cabo la tercera salida de Reconocimiento Marítimo de largo alcance a las Georgias del Sur, la cual se extendió durante 14h05m.

Volado por el Flt Lt Tusford y su tripulación, apoyó a la incursión "Black Buck 1" en la noche del 30/4-1/5, el primer bombardeo de Vulcan B.2 sobre el aeródromo de Puerto Argentino. Permaneció en vuelo durante 14h05m, recorriendo la mayor distancia con el bombardero y realizando el último reabastecimiento en el tramo de ida a 3.000 millas de Ascensión.

Otras misiones como cisterna desde Wideawake incluyeron: la segunda incursión de bombardeo "Black Buck" de los Vulcan en la noche del 3-4/5; la primera salida de Nimrod MR.2P el 9/5 y la primera misión de reconocimiento de Nimrod fuera de la costa argentina el 15/5. Regresó a Marham (vía Banjul) el 18/5 y mientras estuvo basado allí apoyó el despliegue a Ascensión de los Phantom FGR.2 del 29(F) Sqdn el 24-26/5 y los Harrier Gr.3 del 1(F) Sqdn el 29-30/5. Redesplegado a Wideawake sin esclas el 2/6, desde donde cumplió misiones como el apoyo a la incursión "Black Buck 6" de los Vulcan el 3/6. Retornó a Marham después del 30/6/82.

XL190 K.2 *No fue desplegado a Ascensión*

El 29/3/82 con el 55 Sqdn en Marham. No existen registros de que el avión haya volado para nada durante la Operación "Corporate". Los informes indican que en ese período estaba en mantenimiento en Marham.

XL191 K.2

El 29/3/82 con el 55 Sqdn en Marham. Desplegado a Banjul el 30/4, reabasteció a los Sea Harriers FRS.1 del 809 Sqdn en cambio desde Yeovilton a Ascensión. Cumplió un viaje redondo desde Banjul en apoyo de los mismos aviones el 1/5 antes de retornar a Marham el 7/5. Fue volado a Dakar el 13/5, apoyando el despliegue de un Vulcan B.2 desde Waddington a Ascensión el 14/5. Desde Wideawake también actuó como avión tanque en apoyo de la primera misión de reconocimiento de Nimrod MR.2P fuera de la costa argentina el 15/5 y en la salida anti-radar "Black Buck 6" de Vulcan el 3/6. Regresó a Marham después del 30/6/82.

XL192 K.2

El 29/3/82 con el 57 Sqdn. Llevó a cabo prácticas de Reconocimiento Marítimo Radar y Reconocimiento Fotográfico sobre Escocia el 14-15/4 y el 18/4 fue volado sin escalas a Wideawake. El 20/4, volado por el Sqdn Ldr Elliott y su tripulación, llevó a cabo la primera misión de reconocimiento marítimo de largo alcance a las Georgias del Sur, la que se extendió por 14h45m (un récord para vuelos de reconocimiento operacionales de largo alcance, que más tarde fue superado por lso Nimrod MR.2P). Alrededor de 150.000 millas cuadradas fueron exploradas y la misión (así como dos posteriores, a cargo del XL163 el 23-24/4 y del XL189 el 24-25/4) brindaron valiosa información sobre buques, icebergs y bloques de hielo antes y durante la Operación "Paraquat" (la reocupación de las Georgias).

Desde Wideawake actuó como cisterna en apoyo de las dos primeras incursiones de bombardeo "Black Buck" de los Vulcan B.2 en las noches del 30/4-1/5 y del 3-4/5, y como cobertura preventiva el 12-13/5 para el Sea Harrier FRS.1 del 809 Sqdn en alerta en el "Atlantic Conveyor" antes de ser volado de regreso a Marham, vía Dakar, el 13/5. Desplegado a Dakar el 24/5, en apoyo de dos Phantom FGR.2 del 29(F) Sqdn en camino de Coningsby a Ascensión. Volvió a Marham el 25/5 y nuevamente fue desplegado a Dakar el 26/5 en apoyo de un tercer Phantom FGR.2 del 29(F) Sqdn en camino a Ascensión. El mismo día continuó hacia Wideawake, desde donde cumplió misiones de apoyo para el despliegue de dos Harrier GR.3 del 1(F) Sqdn desde Ascensión al "Hermes" en la ZET el 1/6 y la salida anti-radar "Black Buck 6" de los Vulcan el 3/6. Regresó a Marham después del 30/6/82.

XL231 K.2

El 29/3/82 con el 57 Sqdn en Marham. Durante abril estuvo muy activo en tareas generales de apoyo. En un lapso de siete días visitó Yeovilton el 19/4, Waddington el 20, Kinloss y Yeovilton el 22, Waddington y Leyneham el 23, Waddington el 24 y Kinloss y Waddington el 25. En tanto, el 21/4 realizó un vuelo de entrenamiento con Sea Harriers FRS.1 del 809 Sqdn. El 24/4 fue a Woodword para pruebas en tierra de acople con Nimrod MR.2P y volvió a Marham el 29/4 después de haber realizado, ese día, el primer reabastecimiento en vuelo con los Nimrod MR.2P. El 1/5 fue a Boscombe Down para realizar los ensayos de acople en tierra con Hércules C.1P y retornó el mismo día. El 2/5 llevó a cabo el primer reabastecimiento en vuelo con Hércules en una salida desde Marham, durante la cual también brindó apoyo a los Harrier GR.3 del 1(F) Sqdn que se desplegaban desde St Mawgan a Ascensión. Cumplió nuevos entrenamientos con Hércules C.1P del 6 al 8/5 antes de ser despachado de Marham a St Athan el 12/5 para un reacondicionamiento completo. Los trabajos se completaron en un tiempo récord y fue volado de regreso a Marham el 7/6, desde donde realizó un vuelo de prueba el 9/6. Desde Marham cumplió varias misiones del 10 al 13/6 y el 14/6 fue volado sin escalas a Wideawake en apoyo del despliegue de un Hércules C.1P desde Lyneham a Ascensión. Regresó a Marham después del 30/6/82.

XL232 K.2

El 29/3/82 con el 55 Sqdn en Marham (con las marcas de la 232 OCU, Unidad de Conversión Operacional). Desplegado a Bahía Goose, Canadá, el 13/4 en apoyo de los Harrier GR.3 en camino de Wittering a la Base de las Fuerzas Canadienses de Cold Lake para un ejercicio. Volvió a Marham el 15/4 y el 19/4 fue volado sin escalas a Wideawake. Desde ahí realizó misiones como cisterna, incluyendo el apoyo a las dos primeras incursiones de bombardeo "Black Buck" de los Vulcan B.2 en las noches del 30/4-1/5 y del 3-4/5. Volvió a Marham (vía Banjul) el 4/5 y mientras estuvo ahí apoyó el despliegue de un Vulcan B.2 desde Waddington a Ascensión el 14/5. Redesplegado a Wideawake sin escalas el 16/5, desde donde continuó con las misiones de avión tanque, como asistir en el retorno de una salida de reconocimiento de largo alcance de un Nimrod MR.2P el 18/5. Regresó a Marham vía Dakar el 31/5 y no fue vuelto a volar hasta después de la rendición argentina el 14/6.

XL233 K.2

El 29/3/82 estaba siendo sometido a reacondicionamiento completo en St Athan. Volvió a Marham para el 55 Sqdn el 15/4 y realizó un vuelo de prueba el 23/4 antes de trasladarse al día siguiente a Wideawake sin escalas. Desde ahí cumplió misiones de reabastecimiento, como el apoyo al segundo bombardeo "Black Buck" a cargo de los Vulcan B.2 en la noche del 3-4/5. Volvió a Marham sin escalas el 7/5, apoyando el redespliegue de un Vulcan B.2 de Ascensión a Waddington. Fue volado nuevamente a Wideawake sin escalas el 17/5 y sus misiones como cisterna desde ahí incluyeron el apoyo al despliegue de dos Harrier GR.3 del 1(F) Sqdn de Ascensión al "Hermes" en la ZET el 1/6 y la salida anti-radar "Black Buck 6" de Vulcan el 3/6. Regresó a Marham después del 30/6/82.

XL511 K.2

El 29/3/82 con el 55 Sqdn en Marham. Fue volado sin escalas a Wideawake el 18/4. Reabasteció al XL192 cuando este Víctor llevó a cabo la primera misión de Reconocimiento Marítimo Radar a las Georgias del Sur el 20/4. Otras misiones como cisterna desde Wideawake incluyeron: las dos primeras incursiones de bombardeo "Black Buck" con Vulcan B.2 en las noches del 30/4-1/5 y del 3-4/5; cobertura preventiva para el Sea Harrier FRS.1 del 809 Sqdn en alerta en el "Atlantic Conveyor" el 13/5; la primera misión de reconocimiento de Nimrod MR.2P fuera de la costa argentina el 15/5 y el bombardeo "Black Buck 7" de Vulcan B.2 el 12/6. Regresó a Marham después del 30/6/82.

XL512 K.2

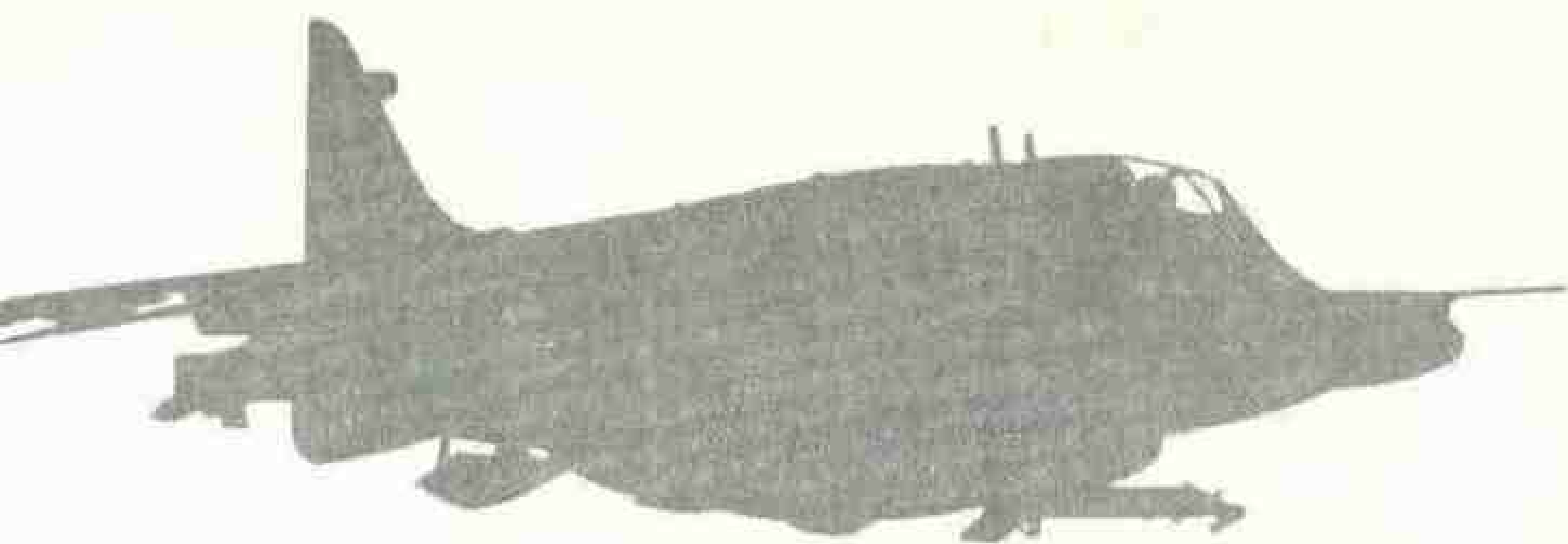
El 29/3/82 con el 57 Sqdn en Marham. Apoyó el despliegue de dos Vulcan B.2 desde Waddington a Ascensión el 29/4. Fue volado sin escalas a Wideawake el 30/4 y sus misiones como avión tanque desde ahí incluyeron: la incursión de bombardeo "Black Buck 1" de Vulcan B.2 en la noche del 30/3-1/5; la primera misión de reconocimiento de Nimrod MR.2P fuera de la costa argentina el 15/5; el tramo de ida de la primera misión de lanzamiento de carga en vuelo de Hércules C.1P en la ZET el 16/5; el despliegue de dos Harrier GR.3 del 1(F) Sqdn desde Ascensión al "Hermes" en la ZET el 1/6 y la incursión anti-radar "Black Buck 6" de Vulcan el 3/6. Regresó a Marham después del 30/6/82.

XM715 K.2

El 29/3/82 con el 55 Sqdn en Marham. Fue volado sin escalas a Wideawake el 18/4. Reabasteció al XL192 cuando este Víctor llevó a cabo la primera misión de Reconocimiento Marítimo Radar a las Georgias del Sur el 20/4. Volvió a Marham (vía Dakar) el 26/4 y mientras estuvo basado ahí apoyó el despliegue de Sea Harriers FRS.1 del 809 Sqdn desde Yeovilton a Ascensión el 30/4 y el 1/5. Fue volado a Banjul y de regreso el 4/5 en apoyo del depsliegue de los Harrier GR.3 y al día siguiente realizó un vuelo redondo a Banjul en apoyo de los mismos aviones (más tarde ese mismo día fue volado de regreso a Marham). Apoyó el despliegue de un Vulcan B.2 desde Waddington a Ascensión el 13/5 en un vuelo redondo desde Marham antes de ser volado sin escalas a Wideawake más tarde ese día. Desde Wideawake cumplió tareas de cisterna como el apoyo a la primera misión de reconocimiento de Nimrod MR.2P fuera de la costa argentina el 15/5 y la incursión anti-radar "Black Buck 6" de los Vulcan el 3/6. Regresó a Marham vía Dakar el 13/6/82.

XM717 K.2

El 29/3/82 con el 55 Sqdn en Marham. Desplegado a Bahía Goose, Canadá, el 13/4 en apoyo de los Harrier GR.3 en camio de Wittering a la Base de las Fuerzas Canadienses de Cold Lake para un ejercicio. Volvió a Marham el 15/4. Fue volado sin escalas a Wideawake el 30/4, desde donde sus misiones como avión tanque incluyeron: las dos primeras incursiones de bombardeo "Black Buck" de los Vulcan B.2 en las noches del 30/4-1/5 y del 3-4/5; el redespliegue de un Vulcan B.2 a Waddington el 7/5; la cobertura preventiva para el Sea Harrier FRS.1 del 809 Sqdn en alerta a bordo del "Atlantic Conveyor" el 11/5; la primera misión de reconocimiento Nimrod MR.2P fuera de la costa argentina el 15/5; el tramo de retorno de la primera misión de lanzamiento de carga en vuelo de Hércules C.1P en la ZET el 17/5; el despliegue de dos Harrier GR.3 del 1(F) Sqdn desde Ascensión al "Hermes" en la ZET el 1/6 y la incursión anti-radar "Black Buck 6" de los Vulcan el 3/6. Regresó a Marham vía Dakar el 3/6 y el 7/6 fue volado a St Athan para reacondicionamiento general.



HARRIER

El Harrier GR.3 realizó una valiosa contribución al éxito general de la Operación "Corporate". Originalmente pensado como reemplazo de la flota de Sea Harrier de la Royal Navy, en realidad este avión fue bien utilizado junto a su contraparte naval, tomando a su cargo la mayoría de los ataques a superficie a bajo nivel. Casi todas las salidas durante la fase de los desembarcos anfibios fueron misiones de alerta aérea y muchas fueron utilizadas para reconocimiento ya que se encontró muy poca oposición. Su servicio fue más requerido durante la reocupación de Darwin y Prado del Ganso, donde tuvieron un efecto decisivo en el desenlace. Durante la fase final de la lucha se les encomendó principalmente cumplir misiones de interdicción aérea en el campo de batalla en las colinas al oeste de Puerto Argentino. Los frecuentes ataques a la pista del aeródromo de Puerto Argentino sólo sirvieron para probar cuan inefectivas pueden ser las bombas de 1.000 libras cuando son lanzadas a baja altitud y qué difícil es alcanzar resultados cuando se realizan bombardeos a bajo nivel sin la asistencia de un Sistema Inercial de Navegación y Ataque (INAS) y de la computadora de control de tiro del avión (que no estaba programada para ese tipo de lanzamiento). El empleo de Bombas Guiadas por Láser (LGB) en la última etapa del conflicto marcó una mejora significativa en los resultados, siempre que un Controlador Aéreo Adelantado (FAC) sobre el terreno estuviera en el sitio correcto y equipado para iluminar el banco. El avión mismo mostró ser muy resistente a los daños de combate y virtualmente todos los Harriers fueron alcanzados por disparos de armas livianas en alguna etapa del conflicto. El 1(F) Sqdn también probó su capacidad de desplegar aviones a grandes distancias y de operar con medios de apoyo limitados en un ambiente extraño. Durante la Operación "Corporate" se registró el primer empleo en operaciones desde la Segunda Guerra Mundial, de aviones de la Royal Air Force con base en tierra desde un portaaviones.

ESCUADRON 1(F)

El 1(Fighter) Squadron [Escuadrón 1(Caza)] recibió la orden de alerta el 8 de abril con indicaciones de prepararse para operaciones en portaaviones en el Atlántico Sur. El Escuadrón fue asignado a la Operación "Corporate" ya que se admitió que la relativamente reducida fuerza de Sea Harrier iba a sufrir pérdidas. El Harrier Gr.3 de la Royal Air Force era el único avión apropiado como reemplazo y su pronto despliegue en el teatro de guerra también revelaría a los aviones del Arma Aérea de la Flota (Fleet Air Arm) de algunas de sus tareas de ataque al suelo, permitiéndoles así concentrarse más en la defensa aérea. El 1(F) Sqdn era totalmente autosuficiente cuando estaba desplegado en tiempos de paz y esa capacidad de operar con medios básicos lo hacían idealmente apto para su despliegue en el Atlántico Sur.

Los planes iniciales eran que sus aviones serían transportados al sur en el "Atlantic Conveyor" el 22-23 de abril, después de que miembros del Escuadrón inspeccionaron al buque en Liverpool una semana antes para confirmar que su cubierta de proa podía soportar operaciones limitadas de los Harriers con sólo unas pocas modificaciones. Finalmente se decidió que los Harriers fueran volados a la Isla Ascensión antes de ser cargados en el buque, lo que permitió contar con otros diez días de preparación en el Reino Unido, de manera que el "Atlantic Conveyor" zarpó sin ellos.

La dotación de Harriers del Escuadrón a fines de marzo de 1982 era la siguiente:

GR. 3	XV787/02 XW767/06 XZ963/14 XZ130/27 W919/03 XZ989/07 XV778/16 XZ129/29 XV752/04 XV751/08 XV755/20
T. 4	XW925/17

Las marcas de la unidad habían sido quitadas de la nariz y la cola de muchos de los aviones del 1(F) Sqdn en marzo, durante la filmación de la serie "Squadron" de la BBC Television. Los XV755, XV787, XW919, XZ989 y XZ992 participaron en la filmación en Lyneham, entre el 23 y el 25 de marzo pero los trabajos en ese proyecto cesaron cuando la unidad fue puesta en alerta. Algunos de los aviones continuaron operando durante abril sin las marcas de la unidad, pero la tarea fue transferida a los escuadrones basados en Gutersloh y muchos de sus aviones participaron en la filmación en Wildenrath durante mayo (otra vez con los distintivos de la unidad borrados). Los Harriers destacados a la Task Force partieron todos con su código individual en rojo en la deriva y en los carenados de las ruedas complementarias de aterrizaje de punta de ala pero el distintivo de 1(F) Sqdn en la nariz fue tapado. La dotación de GR.3 de la unidad fue incrementada du-

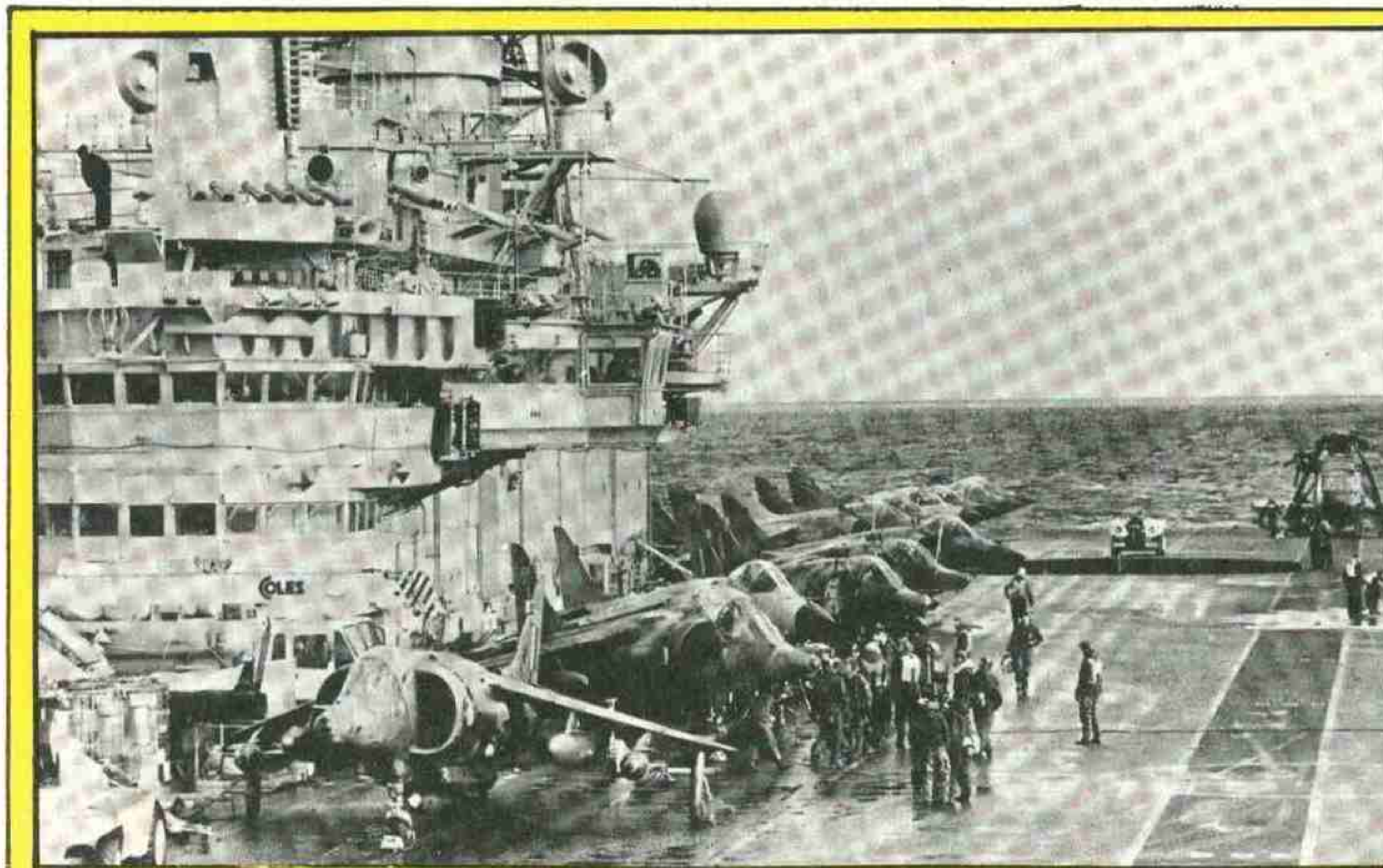
rante el período de aprestamiento, con el agregado de un total de ocho aviones, varios provenientes de las Unidades de Conversión Operaciones (OCU), tal como son consignados a continuación:

XZ133/10 ex-P/233 OCU	XZ988/34 ex-N/233 OCU
XZ997/31 ex-E/4 Sqdn	XW924/35 ex-H/233 OCU
XV789/32 ex-F/4 Sqdn	XZ132/36 ex-A/233 OCU
XZ972/33 ex-L/233 OCU	XV762/37 ex-G/233 OCU

Como los aviones tendrían base en el "Hermes", los pilotos del Escuadrón recibieron entrenamiento en Yeovilton en la "rampa de esquí" con dos o tres despegues cada uno entre el 14 y el 23 de abril. También se realizó Entrenamiento de Combate Aéreo Disímil y cinco Harriers GR.3 (XW767, XW919, XZ129, XZ133 y XZ963) fueron enviados a Binbrook el 15 de abril para cumplir ejercicios contra los Linghthings locales. También fue bien recibida la asistencia de Francia, por la cual el 1(F) Sqdn pudo realizar Entrenamiento Disímil contra uno de los tipos de aviones a los que podrían enfrentar en el Atlántico Sur. El Armée de l'Air envió al Mirage IIIBE 251/2-ZF de la ECT.2/2 a Coningsby desde Dijon-Longvic en la mañana del 22 de abril y, como apoyo, al Noratlas 83/63-KF de la ET.63 que llegó vía Cambrai. El Mirage biplaza realizó muchas salidas contra los Harriers GR.3 el 22 y 23 de abril antes de partir a Metz en las últimas horas de este día (el Noratlas voló directamente a Dijon). Los Super Etendards de la Aéronavale también participaron en misiones de Entrenamiento Disímil, pero estos aviones no aterrizaron en el Reino Unido.

Mientras las tripulaciones del Escuadrón se preparaban para operaciones marítimas, el personal de mantenimiento en Wittering se abocaba a la tarea de compatibilizar a los GR.3 para operar en portaaviones. Un equipo del Ministerio de Defensa y de BAe (British Aerospace) Kingston elaboró una lista de las modificaciones requeridas entre el 14 y el 16 de abril y los trabajos comenzaron una semana después. Se colocaron anillas de amarre en las patas de las ruedas de punta de ala, en los mecanismos de control de dirección y de las toberas de escape se efectuaron algunos cambios menores y se practicaron agujeros en ciertos puntos estratégicos para permitir que el agua salada drenara, mientras que otras áreas recibieron protección contra la corrosión del agua de mar. BAe despachó un envío inicial de doce Transponders de Banda I (equipos ya utilizados en los Sea Harrier que les permitía ser identificados positivamente en el radar) entre el 22 de abril y el 1° de mayo, que más tarde fueron colocados en la parte inferior del Telémetro Láser y Buscador de Blancos ubicado en la nariz de cada avión. En un intento de superar el problema de ajustar el INAS (Sistema Inercial de Navegación y Ataque) de los Harrier GR.3 sobre una cubierta en movimiento, BAe y Ferranti diseñaron un dispositivo llamado Ferranti Inertial Rapid Alignment Equipment (FINRAE, Equipo Ferranti Inercial de Alineación Rápida) que podía ser acoplado al avión al ponerse en marcha para alimentar al INAS con datos de posición. A pesar del volumen de trabajo empeñado, el sistema no brindó el grado de precisión requerido para su uso operacional en el Atlántico Sur, de manera que el método primario de navegación empleado por el 1(F) Sqdn fue visual.

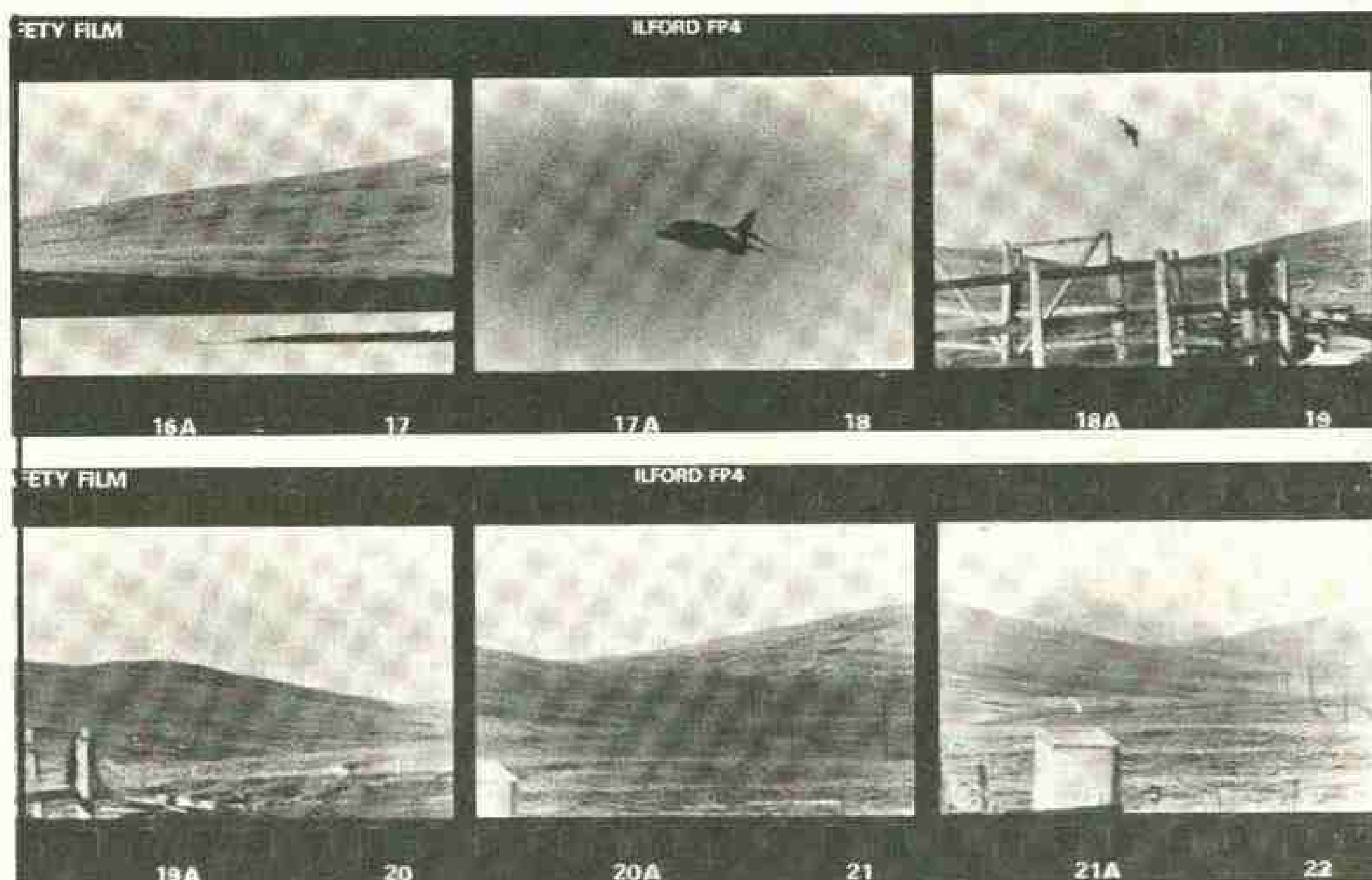
Se decidió que los aviones deberían tener capacidad de utilización de misiles aire-aire. BAe se abocó a ese problema y para el 21 de abril produjo un simple pero ingenioso "Kit" de modificación que permitió a los GR.3 utilizar su punto de sujeción externo tanto con los misiles AIM-9G Sidewinder, como con bombas (unidades de bombas de racimo BL-755, Pave Way guiadas por láser o de alto explosivo de 1.000 libras) o los lanzadores de cohetes de dos pulgadas de Arma Aérea de la Flota (los lanzadores SNEB de 68 mm de los GR.3, sin aislación, no eran apropiados para operar



El portaaviones "Hermes" muestra una cubierta atestada de variantes de Harrier, en esta inusual vista tomada apenas horas después de la rendición argentina del 14-6-82. Los dos que están más adelante son los GR.3 del Escuadrón 1 (F) XZ997/31 y XV789/32 completamente armados y listos para inmediato despegue, aun cuando se los mantiene atados a la cubierta. (Ministerio de Defensa Brit.)

en portaaviones dadas las altas fuerzas electromagnéticas a bordo del buque). Se logró efectuar esa conversión en 30 minutos, aunque se necesitaban otros 90 minutos para efectuar las comprobaciones de seguridad. El equipo recibió la aprobación del Ministerio de Defensa el 22 de abril y la primera conversión para el Sidewinder se completó en Wittering el 28 de abril en el avión XZ989, que al día siguiente fue llevado por el Flt Lt J. Rochfort al Establecimiento Experimental de Aviones y Armamento de Boscombe Down. Los GR.3 XV789, XZ130 y XZ972 (de Wittering, en compañía del XZ993/AU prestado por el 2 Sqdn) más el XZ989 (de Boscombe Down) llegaron a Valley el 30 de abril para efectuar pruebas de fuego real, las que tuvieron lugar en los polígonos de Bahía Cardigan el 1 y 2 de mayo. Un total de 18 ''Kits'' fue producido por BAe para su empleo en las operaciones en el Atlántico Sur. Otros agregados al inventario normal de armas del GR.3 incluyeron varios sistemas de contramedidas electrónicas, uno de los cuales era el perturbador de radar denominado ''Blue Eric'' que se instalaba en la parte delantera de un contenedor modificado del cañón Aden. Para el 21 de mayo se habían modificado nueve contenedores, solamente dos semanas después de que comenzaran los planes iniciales. Otra modificación que surgió ya muy avanzado el período de apresta-miento, fue el equipamiento de los Harriers con un lanzador de cartuchos ALE-40 para bengalas señuelo de infrarrojo, ubicado en la parte inferior del fuselaje detrás del freno aerodinámico. Esta modificación no estuvo lista a tiempo para los primeros seis aviones enviados al sur, los que tuvieron que contentarse con paquetes de ''chaff'' (señuelos para radar en cintas metálicas) instalados en los mecanismos del freno aerodinámico y de lanzamiento de bombas.

Los Hércules C.1 XV191 y C.3 XV303 del Ala de Transporte de Lyneham (LTW) partieron de Wittering el 1° de mayo rumbo a la Isla Ascensión (vía Gibraltar y Dakar) con 40 hombres de mantenimiento a bordo. Cinco Harriers (XV787, XV789, XZ972, XZ989 y XZ997) fueron llevados a St Mawgan durante la mañana del 2 de mayo, de los cuales el XV789, XZ972 y XZ989 iniciaron a la mañana siguiente el vuelo de 4.600 millas hasta Wideawake. Fueron reabastecidos en vuelo por Victors K.2 de Marham, mientras que el Nimrod MR.1 XV249 del 42 Sqdn operó desde Freetown en Sierra Leona para brindar cobertura SAR (Búsqueda y Rescate). Para el vuelo de traslado de nueve horas y cuarto cada GR.3 llevaba dos tanques suplementarios de 330 galones (1.500 litros) en los puntos sujeción internos y dos tanques vacíos de 100 galones (455 litros) en las posiciones externas, éstos últimos para su eventual utilización en combate. Los tres cumplieron el viaje con éxito, el XZ989 sin escalas, seguido por los XV789 y XZ972 después de haber efectuado una breve escala técnica en Banjul, Gambia. Otros dos Harriers fueron volados de Wittering a St Mawgan en la mañana del 3 de mayo (XZ963 y XZ988), seguidos por el XZ132 ese anochecer. En la mañana del 4 de mayo partieron rumbo al sur desde St Mawgan los XV787, XZ963 y XZ997, de los cuales los dos últimos completaron el trayecto a Wideawake sin escalas pero el XV787 experimentó problemas técnicos y tuvo que desviarse a Porto Santo (Madeira), donde aterrizó a las 1250Z. Este avión fue volado a Gibraltar el 8 de mayo y regresó a Wittering vía Istres dos días después. Otros dos GR.3 se trasladaron de Wittering a St Mawgan en la tarde del 4 de mayo y a la mañana siguiente partieron hacia Ascensión acompañados por los XZ132 y XZ988. Tres cumplieron el viaje sin escalas y el cuarto (XZ132) lo completó el 6 de mayo luego de un desvío forzoso a Banjul.



Tomada por un vecino desde Estancia House, Isla Soiedad (se dijo que el 21-5-82), esta dramática secuencia muestra un Harrier GR.3 no identificado del Escuadrón 1 (F) atacando las posiciones argentinas en el Monte Kent. Si la fecha es correcta, la humareda visible en el fotograma 22 podría muy bien ser del Chinook AE521 del CAB601 que fue destruido en el raid de esa mañana. Los Harriers involucrados fueron el XZ963/14 y el XZ988/34. (Vía Flt. Lt. R. Robinson, RAF)

El primer despliegue desde el Reino Unido a la Isla Ascensión puede ser sintetizado por la siguiente forma:

Avión	Partió de Wittering	Arribó a Wideawake
XV787/02	1200Z del 2 de mayo	(volvió a Wittering)
XW919/03	1500Z del 4 de mayo	1830Z del 5 de mayo
XZ989/07	1005Z del 2 de mayo	1845Z del 3 de mayo
XZ963/14	1100Z del 3 de mayo	1830Z del 4 de mayo
XZ129/29	1345Z del 4 de mayo	1830Z del 5 de mayo
XZ997/31	1015Z del 2 de mayo	1830Z del 4 de mayo
XV789/32	1005Z del 2 de mayo	2215Z del 3 de mayo
XZ972/33	1005Z del 2 de mayo	2215Z del 3 de mayo
988/34	1015Z del 3 de mayo	1830Z del 5 de mayo
XZ132/36	2015Z del 3 de mayo	1230Z del 6 de mayo

Seis GR.3 (XV789, XZ963, XZ972, XZ988, XZ989 y XZ997) embarcaron en el ''Atlantic Conveyor'' en las afueras de Ascensión el 6 de mayo, aterrizando en una plataforma especialmente montada detrás del mástil de proa y carreteando luego entre las ''paredes'' de contenedores para su estacionamiento. Aunque los contenedores brindaban un grado de protección a los aviones, se tomaron nuevas medidas para que no quedaran expuestos al rocío de agua salada. Al contrario del Sea Harrier, diseñado desde el comienzo para el ambiente marino, el GR.3 tenía muchos componentes construidos con magnesio, que reacciona con el agua salada e induce a la corrosión. Una vez a bordo del buque, las turbinas de los aviones recibieron una capa de anticorrosivo y fueron selladas. Los puntos de sujeción y el tren de aterrizaje fueron cubiertos generosamente con PX28 (una película protectora) antes de que todo el avión fuera envuelto con un plástico ''Driclad'' para protegerlo de los elementos.

(viene de la página 432)

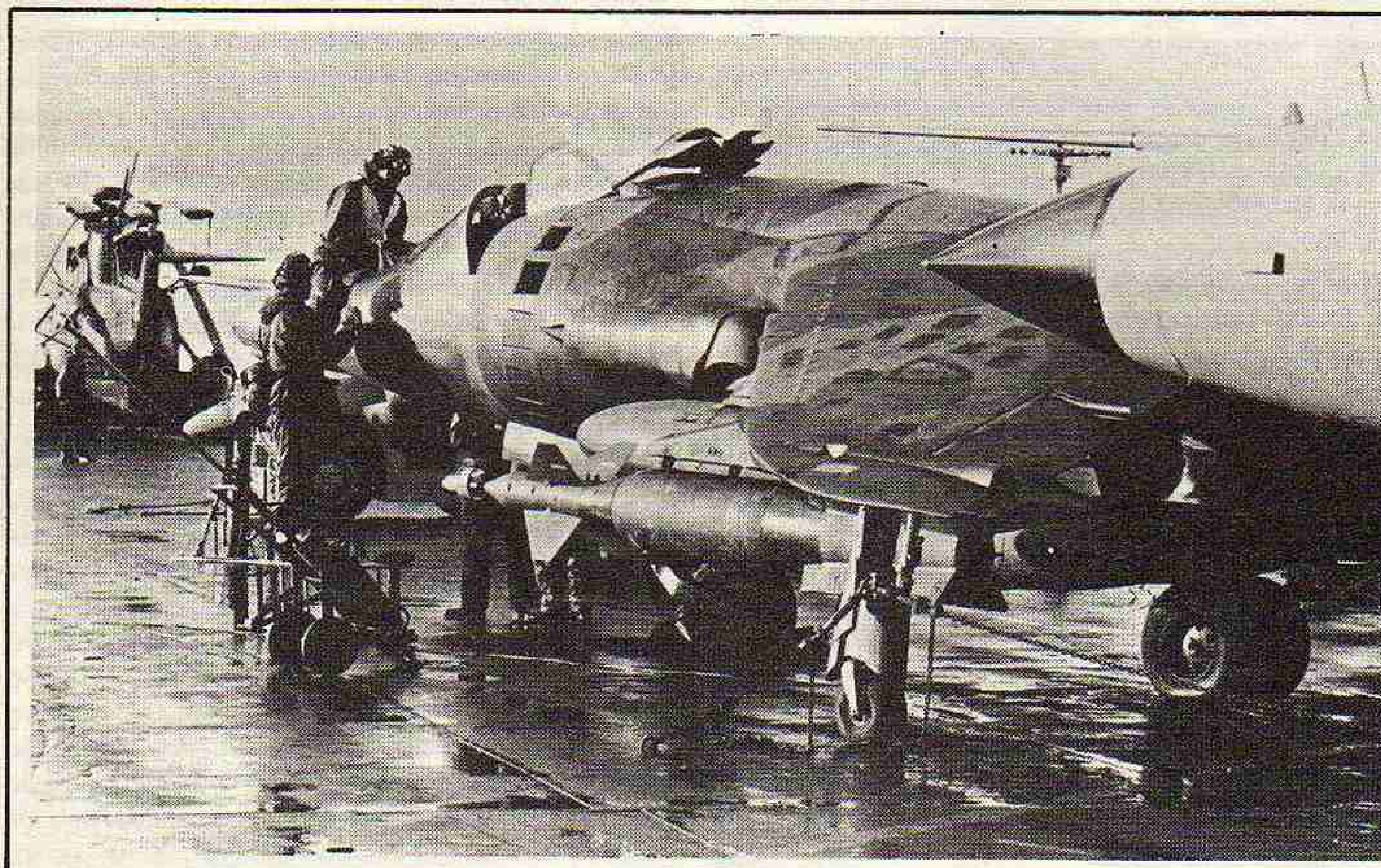
Debido al alto valor de las instalaciones montadas en Ascensión, los Harriers restantes (XW919, XZ129 y XZ132) fueron armados con misiles AIM-9G Sidewinder para tareas de defensa aérea en Wideawake hasta el arribo de los primeros Phantom FGR.2 del 29(F) Sqdn el 24 de mayo. Los Harriers GR.3 no tenían radar que los ayudara en las intercepciones nocturnas, de manera que se proveyó a cada piloto con visores nocturnos, los que al parecer funcionaron muy bien. El personal del 1(F) Sqdn se hizo cargo del destacamento hasta que fue relevado por hombres del 4 Sqdn el 21 de mayo.

El Wg Cdr P.T. Squire (Comandante), el Sqdn Ldr R.D. Iveson y 18 hombres de mantenimiento a cargo del Flt Lt B. Mason, embarcaron en el "Atlantic Conveyor" el 7 de mayo, el mismo día que lo hicieron los Sqdn Ldrs P. Harris y J.J. Pook, y los Flt Lts J. Glover, M.W.J. Hare, A. Harper y J. Rochfort en el "Norland". Ambos buques zarparon hacia el sur desde Ascensión más tarde ese día. Cuatro de los seis Harriers fueron volados del "Atlantic Conveyor" al "Hermes" el 18 de mayo y Peter Squiré (XZ972) fue el primero en aterrizar en el portaaviones a las 1630Z. Lo siguieron John Rochfort (XV789), Peter Harris (XZ988) y Jerry Pook (XZ997). Tony Harper (XZ963) se trasladó el 19 de mayo en el XZ963, mientras que el sexto GR.3 (el XZ989, volado nuevamente por Rochfort) lo hizo el 20 de mayo. Estos dos últimos aviones hicieron escala para reabastecerse en el "Invencible", ya que el "Hermes" para entonces se encontraba fuera del alcance de vuelo con despegue vertical desde el "Atlantic Conveyor".

El total de Harriers GR.3 en Wideawake se había incrementado a nueve. Para el 30 de mayo. Los XV762, XV778, XW767, XZ133 y XZ992 fueron llevados de Wittering a St Mawgan en la tarde del 28 de mayo y cuatro de ellos (XV778, XW767, XZ133 y XZ992) fueron volados a Ascensión el 29 de mayo. Al día siguiente fueron seguidos por el XV762, acompañado por el XW924, que se había trasladado de Wittering a St Mawgan el 29 de mayo. Los últimos despliegues del Escuadrón desde el Reino Unido a Ascensión pueden ser sintetizados así:

Avión	Partió de Wittering	Arribó a Wideawake
XZ992/05	1500Z del 28 de mayo	1801Z del 29 de mayo
XW767/06	1525Z del 28 de mayo	1835Z del 29 de mayo
XZ133/10	1510Z del 28 de mayo	1810Z del 29 de mayo
XV778/16	1505Z del 28 de mayo	1810Z del 29 de mayo
XW924/35	0750Z del 29 de mayo	1950Z del 30 de mayo
XV762/37	1515Z del 28 de mayo	1835Z del 30 de mayo

De éstos, los XV 778 y XZ 133 llegaron al "Hermes" el 17 de junio después de un vuelo épico de 8hrs 20min de duración, piloteados por los Flt Lts M. Beech y M.M. MacLeod, respectivamente. Cada Harrier fue apoyado por cuatro Victors y contaban con un único "aeródromo" alternativo en el camino, el "Engadine", ubicado a mitad del trayecto entre Ascensión y la Task Force. Otros dos GR.3 (el XW919 volado por el Flt Lt R. Boyens y el XZ992 al mando del Flt Lt N. Gilchrist) los siguieron a las 1700Z del 8 de junio después de un vuelo de 7hrs 50min. En esta ocasión el avión de Ross Boyens experimentó una falla en algunos instrumentos de navegación de manera que Nick Gilchrist marcó el camino. Otros cuatro aviones (XV762, XW767, XW924 y XZ129) fueron cargados en el "Contender Bezant" en las afueras de Ascensión el 3 de junio pero éstos no entraron en servicio operacional durante el conflicto. El buque arribó a su posición al este de la ZET el 10 de junio, acompañado por el "Norland" que traía a las tripulaciones, pero los Harriers no fueron desembarcados antes de la rendición argentina el 14 de junio. El GR.3 restante (el décimoquinto) que llegó a Wideawake fue el XZ132,



Mientras culminan los preparativos en la cubierta del "Hermes" para una misión de ataque con bombas guiadas por láser, se ve al Harrier GR.3 matrícula XZ997/31 a primera hora del 14-6-82. Bajo el ala izquierda, se observa la bomba "Paveway" (LGB). Las manchas oscuras sobre el mismo plano, corresponden a "parches" aplicados para cubrir orificios causados por proyectiles de armas livianas en ataques anteriores. (Ministerio de Defensa Brit.).

pero sufrió pérdidas de combustible insanables y más tarde volvió al Reino Unido. Los aviones del 1(F) Sqdn disponibles para su utilización en el conflicto eran:

Desde el 20 de mayo:	XV789 XZ963 XZ972 XZ988 XZ989 XZ997
Desde el 1 de junio:	XV778 XZ133
Desde el 8 de junio:	XW919 XZ992
Desde el 10 de junio:	XV762 XW767 XW924 XZ129

Nota: estos cuatro aviones no entraron en acción antes de la rendición el 14 de junio.

Las misiones se iniciaron poco después del arribo del primer avión a bordo del "Hermes" el 18 de mayo. Cada piloto voló al menos dos veces el 19 de mayo durante el aprestamiento operacional del Escuadrón y el avión llevaba misiles AIM-9G para el rol aire-aire. Peter Squire y Tony Glover volaron la primera salida del día y mientras estaban en el aire recibieron la misión de interceptar a un Boeing 707 del Grupo 1 que se estimaba estaba unas 180 millas al noreste de la Task Force. Aunque sin éxito, esa misión marcó la primera entrada en operaciones del Escuadrón. Al final del día los Sidewinders fueron sacados para dedicar los aviones a tareas de ataque al suelo y reconocimiento para las cuales eran más aptos, dejando así a los Sea Harriers que se concentraran principalmente en la defensa aérea.

La primera misión ofensiva fue lanzada desde el portaaviones a las 1500Z del 20 de mayo, cuando Peter Squire lideró a Bob Iveson y Jerry Pook en un exitoso ataque con bombas de racimo contra un depósito de combustible en la Bahía Fox Oriental en la Gran Malvina, tras lo cual los Harriers volvieron al "Hermes" a las 1545Z. En la madrugada del 21 de mayo se realizó una misión de reconocimiento armado a cargo de Jerry Pook (XZ988) y Mark Hare (XZ963), después de que el SAS informara al portaaviones sobre posibles blancos al norte del Monte Kent. Los dos Harriers hicieron un ataque por sorpresa sobre varios helicópteros del CAB601 que se encontraban en esa zona. La primera pasada no tuvo éxito, pero el Chinook AE-521 resultó destruido y el Puma AE-501 recibió daños graves por el fuego del cañón Aden del GR.3 de Hare en pasadas posteriores, en tanto que el UH-1H AE417 (que estaba a punto de despegar) escapó con averías en una pala del rotor (reparadas más tarde). Los argentinos aseguran que los dos Harriers pasaron siete veces sobre su campo donde estaban ocultos otros doce helicópteros del CAB601. El avión de Hare fue alcanzado por fuego de armas livianas y para la mañana siguiente ya estaba reparado.

La segunda misión del día no fue tan exitosa. Bob Iveson (XZ997) y Jeff Glover (XZ997) fueron enviados desde el "Hermes" a las 1156Z, pero Iveson tuvo que abandonar la misión por problemas en el tren de aterrizaje y llegó de regreso al portaaviones a las 1212Z. Iveson había reemplazado a último momento a Peter Squire (XV789), cuyo avión tuvo fallas antes de partir. Glover continuó sólo para dar apoyo aéreo a las tropas en el área de San Carlos, pero sus servicios no fueron requeridos. Entonces recibió instrucciones para efectuar un reconocimiento fotográfico a baja altura sobre supuestas posiciones enemigas en Puerto Howard (Gran Malvina), el que realizó con éxito aunque no vio nada. Se le pidió entonces que realizara una nueva pasada. Después de una demora de unos 15 minutos, Glover cubrió la misma zona pero en esta oportunidad el enemigo lo estaba esperando. Alrededor de las 1300Z su avión fue alcanzado por un misil tierra-aire Blowpipe, disparado por un hombre de una unidad de Fuerzas Especiales en Puerto Howard (Compañía de Comandos 601). El Harrier voló unos 300º y un ala ya se había plegado antes de que Glover tuviera tiempo de eyectarse y cuando golpeó el agua su paracaídas no se había desplegado por completo. El avión se estrelló en tierra cerca de Packe's y su piloto cayó en el agua entre este punto y Puerto Howard y fue recogido por soldados argentinos en un bote de remos. Glover sufrió fractura del brazo izquierdo, hombro y clavícula, así como fuertes contusiones en la cara. Los argentinos lo atendieron muy bien y fue llevado en helicóptero a Prado del Ganso en la noche del 23 de mayo, antes de ser trasladado a Comodoro Rivadavia al día siguiente en un C-130 del Grupo 1. Glover fue liberado por los argentinos el 8 de julio.

Peter Harris (XZ989) y John Rochfort (XZ997) salieron del "Hermes" a las 1345Z del 21 de mayo para llevar a cabo un reconocimiento armado en la zona de desembarco de San Carlos y volvieron al portaaviones una hora después, con los GR.3 cargando todavía sus bombas. Harris aterrizó sin problemas a las 1445Z pero la llegada de Rochfort a las 1450Z fue menos exitosa y su avión terminó con la rueda de la punta del ala derecha metida en el pasillo lateral de la cubierta de vuelo. El avión fue izado de vuelta a la pista, sin daños, y pocas horas después fue volado por Mark Hare, junto con Jerry Pook (XZ989), para una misión de una hora de duración que salió del portaaviones a las 1900Z.

Cuatro GR.3 armados con bombas de racimo fueron enviados a las 1701Z del 23 de mayo a otra misión de reconocimiento armado en busca de Pucarás en los campos aéreos de Weddell, Darwin y Prado del Ganso. Volados por Pook (XZ997), Iveson (XZ963), Harris (XZ989) y Rochfort (XV789), los GR.3 bombardearon depósitos de combustible y lubricantes y aviones Pucará en Prado del Ganso, algunos de estos últimos ya habían sido dañados en ataques anteriores. El ataque a Prado del Ganso enfrentó un denso fuego antiaéreo pero los Harriers escaparon sin daños e Iveson volvió al portaaviones sin haber lanzado sus bombas. Squire y Harper efectuaron una misión de reconocimiento armado sobre Dunnose Head más tarde ese día (despegaron del "Hermes" a las 1924Z) como preludio de la misión de bombardeo de la mañana siguiente.

En ese momento los ataques contra los campos aéreos eran prioritarios, de manera que cuatro GR.3, volados por Peter Squire (XZ997), Peter Harris (XZ963), Mark Hare (XZ989) y Tony Harper (XZ988), fueron enviados con las primeras luces (1216Z) del 23 de mayo para lanzar bombas de 1.000 libras sobre Dunnose Head. No encontraron avión alguno, pero de todas maneras la pista fue atacada ya que se suponía (erróneamente) que podría haber sido utilizada por los C-130 del Grupo 1 en vuelos de reabastecimiento desde el continente. Hubo algunos daños a los edificios y un residente local resultó herido,

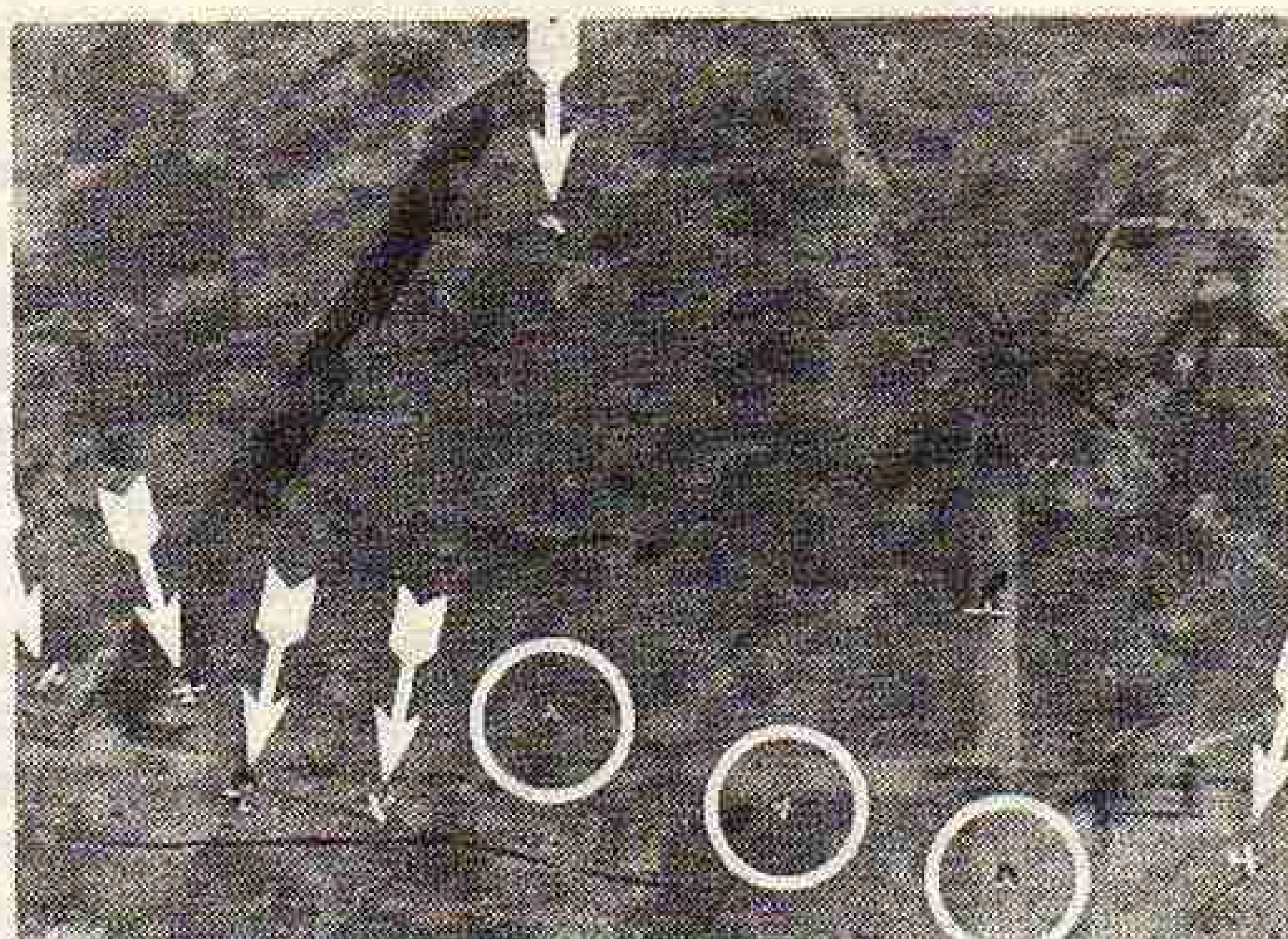
pero el campo de aterrizaje en sí no fue tocado. Hare visitó el establecimiento al final de las hostilidades para presentar disculpas por los daños causados, ya que los residentes se habían visto forzados a trasladarse a Chartres luego de que algunas de las construcciones en Dunnose Head resultaran destruidas. Irónicamente, la pista nunca fue utilizada por los argentinos, lo que ocurría era que los vuelos de reabastecimiento "desaparecían" del radar en esa zona pero los aviones utilizaban el relieve del terreno para enmascararse y seguían viaje a Puerto Argentino. Pook (XZ989) y Rochfort (XZ963) montaron otra misión de reconocimiento armado entre las 1530Z y las 1645Z, volando sobre emplazamientos de tropas en las áreas alrededor de Chartres y Puerto Howard, mientras que cuatro GR.3 fueron enviados a las 1845Z para atacar el campo aéreo de la Isla Borbón (Pebble) con bombas de racimo y de 1.000 libras de acción retardada. Otra vez el propósito era evitar su uso por parte de aviones en vuelos de reabastecimiento desde el continente. Squire (XZ988), Harper (XZ989), Pook (XZ997) y Rochfort (XZ963) volvieron sin contratiempos al "Hermes" después de la misión. El 24 de mayo el Escuadrón atacó por primera vez el aeródromo de Puerto Argentino. Dos Sea Harriers del 800 Sqdn (XZ496 y ZA191) se ocuparon de la supresión de defensa armados con bombas radar de explosión en el aire y detonador de tiempo variable, antes de que Iveson (XZ997) y Harper (XZ989) realizaran su ataque sobre la pista con bombas de 1.000 libras de acción demorada. Squire (XZ988) y Hare (XV789) los siguieron unos 20 segundos después con el mismo tipo de armamento, pero la pista sobrevivió al ataque a pesar de que fue alcanzada por tres de las doce bombas. Los cuatro GR.3 volvieron al portaaviones entre las 1258Z y las 1300Z. Ese día llegaron las bombas guiadas por láser, pero en ese momento no había controladores aéreos adelantados o marcadores que iluminaron los blancos.

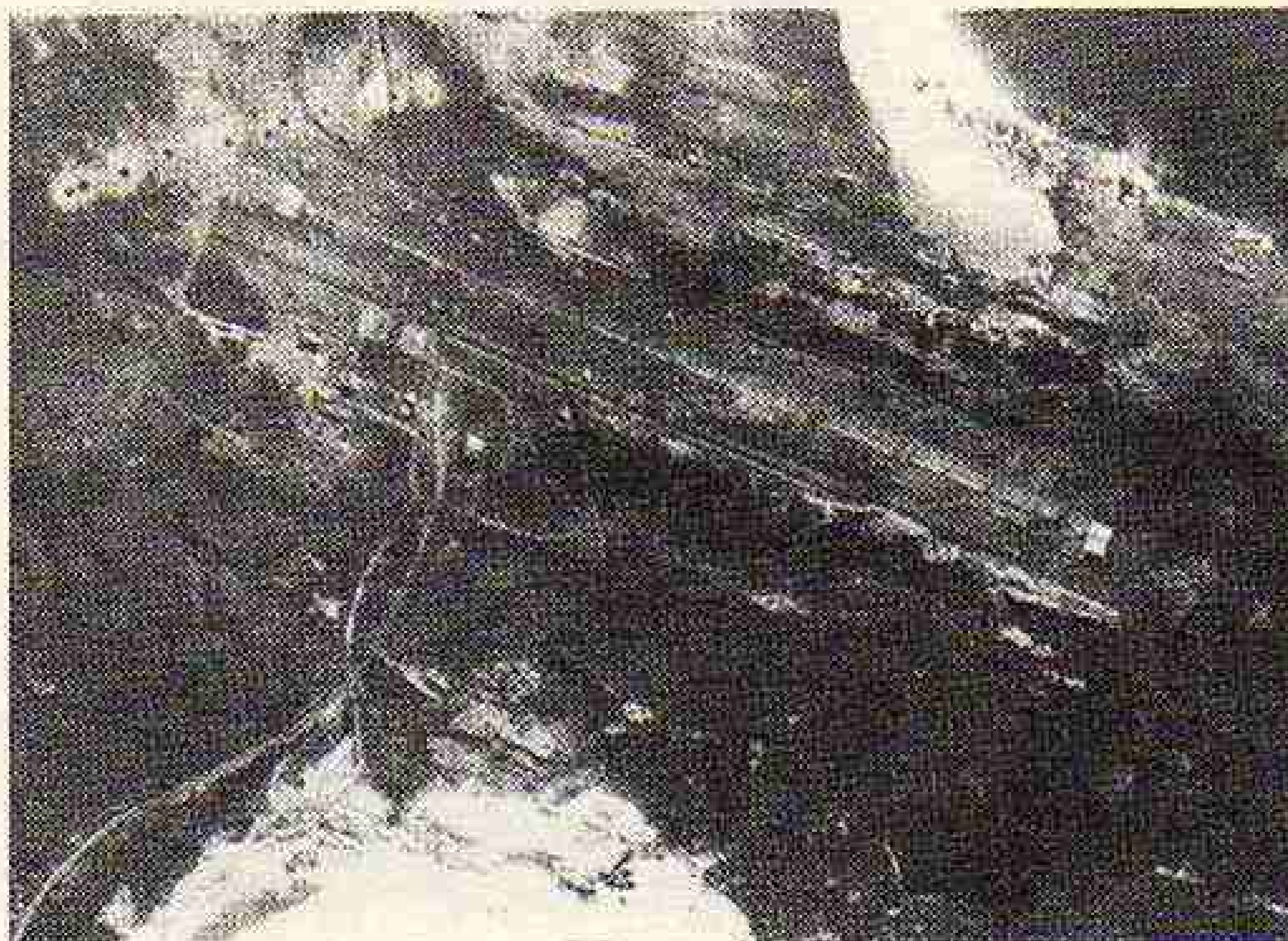
Un nuevo ataque sobre el aeropuerto de la capital malvinense a cargo de Pook (XZ988), Harris (XZ989), Squire (XV789) y Rochfort (XZ997), lanzado alrededor de las 1420Z del 25 de mayo, causó daños de escasa importancia. El grupo fue apoyado nuevamente por dos Sea Harriers del 800 Sqdn (XZ455 y ZA191). Squire (XZ989) y Rochfort (XZ997) fueron enviados en otra misión de reconocimiento armado a las 1631Z, sólo 90 minutos después de que volvieran del ataque anterior sobre Puerto Argentino, en tanto que Harris (XZ988) y Hare (XV789) despegaron a las 1728Z para un nuevo ataque al aeropuerto. Ambas parejas volvieron a salvo al "Hermes", los dos primeros sin haber lanzado sus bombas y los otros dos con la noticia de que al menos tres de las seis bombas arrojadas habían errado el blanco. Harris (todavía con el XZ988) permaneció en el portaaviones solamente una hora antes de volver a despegar para una nueva misión contra el aeródromo de Puerto Argentino, otra vez junto con dos Sea Harriers del 800 Sqdn (XZ460 y ZA194). El trío salió del "Hermes" a las 1927Z, se dirigieron a Puerto Argentino y lanzaron sus bombas, para volver al portaaviones a las 2041Z. Los pilotos que volvieron de la misión dijeron haber visto "Super Etendards" en el aeropuerto, pero en realidad se trataba de Aermacchis MB-339A de la 1 Escuadrilla. Pero la mayor desgracia que sufriría el Escuadrón ese 25 de mayo sería la pérdida, a causa de un misil Exocet, del "Atlantic Conveyor" y su importante carga de bombas de racimo y de 1.000 libras, así como otros equipos de la unidad.

El 26 de mayo se cumplieron muchas misiones de apoyo a las fuerzas que avanzaban sobre Puerto Argentino. Pook (XZ988) y Rochfort (XZ963) despegaron del "Hermes" a las 1233Z para una de esas misiones, pero Pook se vio obligado a volver 30 minutos después debido a que su IFF (Identificación Amigo-Enemigo) dejó de funcionar. Sin ese equipo funcionando adecuadamente, se exponía a ser derribado por las fuerzas británicas tanto como por las argentinas. Squire (XZ989) fue enviado para un ataque solitario sobre el aeródromo de Puerto Argentino a las 1659Z, pero una



Con carga completa de armamento, el Sqdn Ldr. Peter Harris comienza su breve carrera de despegue desde la cubierta del "Hermes" para un ataque en el área de Puerto Argentino. Su Harrier GR.3, XZ989/07, lleva una bomba de 1.000 libras en su pilón exterior de estribor y una "Paveway" en el de babor.
La foto fue tomada el 30-5-82, pero pasarían casi dos semanas hasta que la "Paveway" pudiera ser empleada exitosamente. (Flt. Lt. D. H. S. Morgan, RAF).





Abajo, izquierda: *Las flechas en esta fotografía aérea indican la posición de los seis Pucarás y los círculos señalan tres de los cuatro Mentors que fueran víctimas del ataque del SAS el 15-5-82 en la pista de la Isla Borbón. La toma, realizada por un Sea Harrier del 801 Sqdn es del 21.5.82.*
Abajo, derecha: *Otra foto de reconocimiento hecha por el 801 Sqdn el 31-5-82 muestra el aeropuerto de Puerto Argentino, donde sobre el extremo superior izquierdo se destaca el reguero de cráteres producido por las bombas de una de las misiones de Vulcan. Un minucioso análisis permite descubrir a cinco Pucará y a un número de otros aparatos al norte de la pista (Royal Navy).*

de sus tres bombas no salió y la soltó más tarde. Una extensa capa de nubes impidió confirmar los resultados de esa misión. Pook (XZ989) y Hare (XZ988) atacaron a un Puma del CAB601 cuando estaba posado en tierra cerca de Monte Kent, durante una misión de reconocimiento armado que se había iniciado desde el portaaviones a las 1756Z. El helicóptero resultó destruido por la bomba de racimo de Pook, pero en realidad se trataba del mismo Puma (AE-501) que ya había sido puesto fuera de acción por Hare el 21 de mayo.

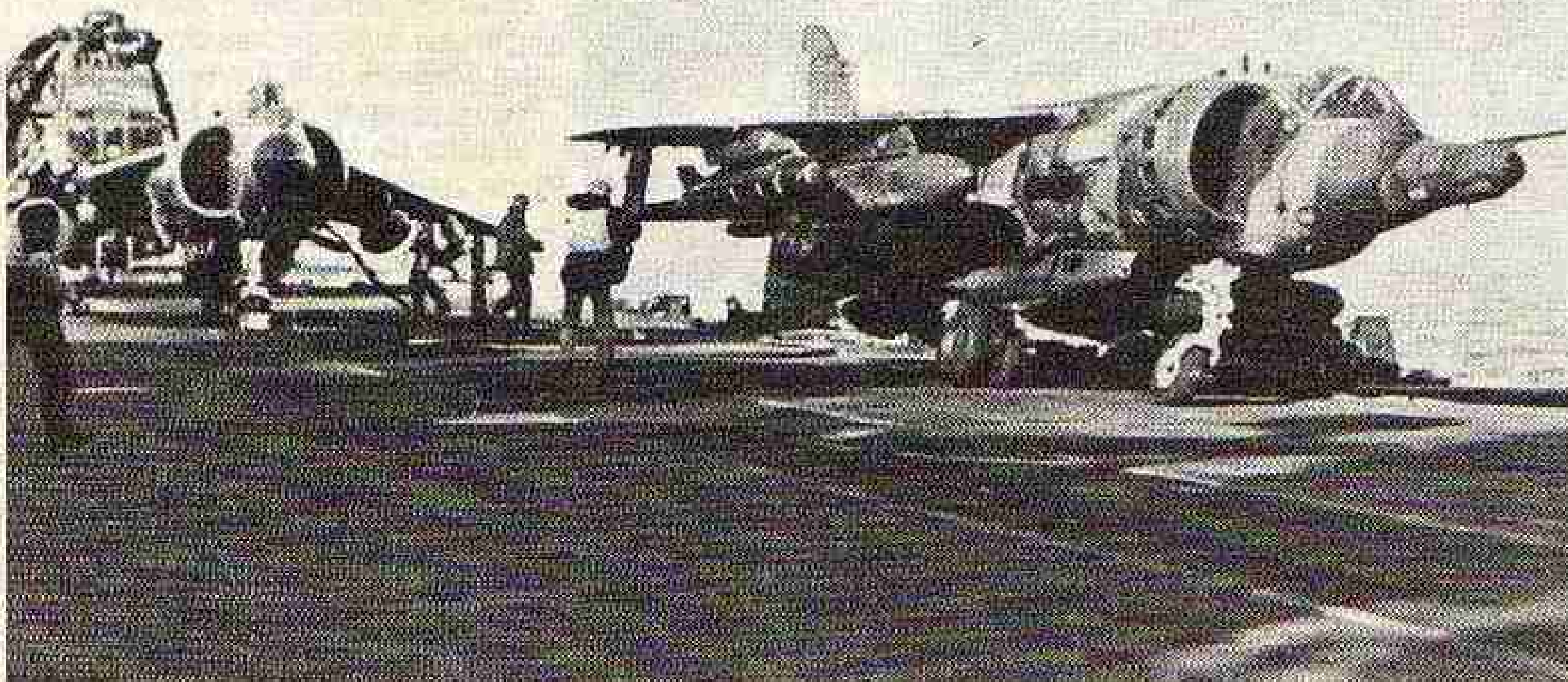
El 27 de mayo se realizaron nuevos ataques sobre Puerto Argentino y Prado del Ganso en los que participaron los siete pilotos. Iveson (XZ988) y Hare (XV789) despegaron del "Hermes" a las 1612Z para buscar y atacar dos cañones de 105 mm y emplazamientos de tropas en Prado del Ganso y Darwin, en apoyo del avance del 2 PARA. Durante su primera pasada no vieron nada (no había observadores aéreos adelantados que los guiaran), pero en la segunda lanzaron bombas de racimo sobre una posición de dimensiones de una compañía. Durante una nueva pasada con cañones Aden el Harrier de Iveson fue alcanzado, probablemente por proyectiles 35 mm de Oerlikon. Se encendió la luz de alarma de incendio, los controles se trabaron y el avión comenzó a perder presión hidráulica. Aunque la turbina continuó funcionando, el fuego siguió avanzando e Iveson se tuvo que eyectarse unos 40 segundos después de haber sido alcanzado. El avión estalló en una bola de fuego al estrellarse contra el suelo unas siete millas al oeste del establecimiento de Prado del Ganso (UC519594), mientras que su piloto caía detrás de las líneas enemigas. Pook despegó del portaaviones a las 1920Z con el XV789 en una misión de reconocimiento fotográfico para intentar localizar a Iveson, pero volvió al "Hermes" una hora después sin éxito. Bob Iveson fue finalmente recogido por el Gazelle XX380 del 3 CBAS (Escuadrón Aéreo del Comando de la Brigada) tres días después, lo que no fue lo peor de su experiencia, ya que había evitado ser capturado en la desocupada Paragon House unas siete millas al oeste-noroeste de Prado del Ganso. Después de pasar la noche en el Comando de la Brigada, fue llevado de regreso al "Hermes" en un Sea King.

El 28 de mayo se realizó una misión de reconocimiento armado sobre el Establecimiento Douglas (Isla Soledad), seguido por un ataque sobre posiciones enemigas en Monte Kent. El mal tiempo impidió atacar las zonas de Prado del Ganso y Darwin hasta el atardecer, cuando se recibió un requerimiento urgente de apoyo aéreo de las tropas que avanzaban. Harris (XZ989) y Harper (XZ997) fueron asignados para esa tarea, pero Pook se ofreció como voluntario para acompañarlos. El controlador aéreo adelantado en tierra informó a los pilotos sobre sus blancos a medida que se aproximaban, el más importante era un emplazamiento de cañones antiaéreos de 35 mm en el promontorio de Prado del Ganso. Los argentinos estaban usando los cañones antiaéreos como una efectiva pieza de artillería contra los hombres del 2 PARA que avanzaban. Harris y Harper lanzaron bombas de racimo en tanto que Pook disparó 72 cohetes de dos pulgadas de sus dos lanzadores, en un ataque exitoso. El ataque sirvió de gran estímulo para la moral de los muy presionados, aunque decididos, soldados británicos al tiempo que resultó ser un componente crucial para precipitar la rendición de los argentinos la mañana siguiente.

El área de Puerto Argentino fue blanco de nuevos ataques de los GR.3 el 29 de mayo, aunque el mal tiempo restringió las operaciones. Squire (XZ989) y Hare (XZ997) llevaron a cabo un ataque con cohetes en la zona de Monte Kent, mientras que Harris (XZ963) cumplía una búsqueda sin éxito de emplazamientos de radar al norte de la ciudad.

El 30 de mayo fue otro mal día para el 1(F) Sqdn ya que perdió otro Harrier GR.3. Dos parejas fueron enviadas durante la mañana en misiones de bombardeo en el área de Puerto Argentino, a las que más tarde siguió una formación de cuatro aviones que incluía Harriers armados con Bombas Guiadas por Láser (LGB), utilizadas por primera vez en el conflicto. Piloteados por Peter Harris (XZ989), Tony Harper (XZ997), Jerry Pook (XZ963) y John Rochfort (XV789), los cuatro GR.3 despegaron del "Hermes" entre las 1435Z y las 1438Z, los dos primeros para un ataque con LGB en la zona de Puerto Argentino y los otros dos armados con lanzacohetes de dos pulgadas para atacar helicópteros que se había informado estaban estacionados al oeste de la ciudad. La incursión con las LGB fue infructuosa debido a la falta de Controladores Aéreos Adelantados, mientras que los otros se encontraron con una columna de tropas argentinas y el avión de Pook fue alcanzado por fuego de armas livianas. Continuaron con la búsqueda de helicópteros enemigos pero no localizaron a ninguno así que en cambio atacaron una posición de artillería con los cohetes. Al poner rumbo de regreso al "Hermes", Pook fue informado por su acompañante que el XZ963 parecía estar perdiendo combustible. Ambos GR.3 subieron a altitud de crucero, pero la pérdida en el avión de Pook empeoró. Eyectó todas sus cargas externas pero igual resultó claro que el Harrier no llegaría al portaaviones. Con los indicadores de combustible marcando cero, Pook descendió a 10.000 pies y se eyectó a las 1520Z a unas 30 millas del "Hermes". Cayó en el mar, de manera que infló su balsa y ahí tuvo que esperar menos de diez minutos antes de ser rescatado por el Sea King XZ571 del 826 Sqdn, el que había sido enviado en dirección de los dos Harriers aún antes de que Pook se eyectara. Rochfort volvió al "Hermes" a las 1528Z, seguido a las 1540Z por la otra pareja

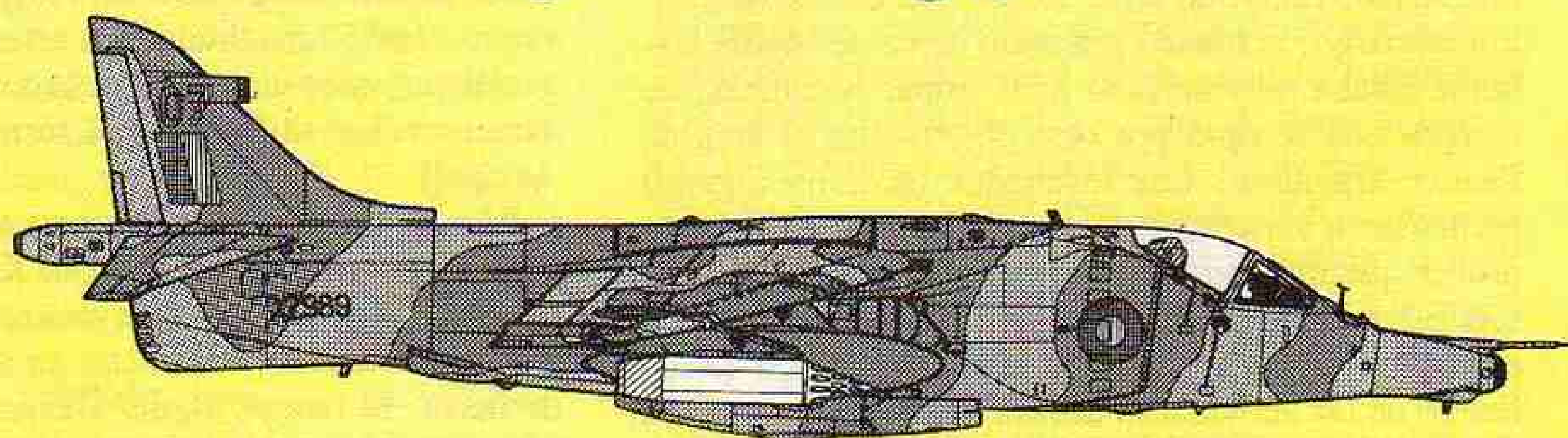
Un molesto y casi catastrófico accidente fue evitado por poco a bordo del "Hermes" el 21-5-82, cuando el Flt. Lt. John Rochfort regresaba al portaviones de una misión de reconocimiento armado sobre la cabeza de playa de San Carlos. Ocurrió a las 1450Z de ese día, cuando el Harrier GR.3, XZ997/31 se posó sobre el filo de la cubierta, tan en el límite, que su rueda del ala de babor quedó balanceándose fuera de ella. Nótese que todavía llevaba su carga de bombas, ya que el piloto Rochfort no había podido hallar blanco alguno durante la misión. (Min. de Defensa Brit.).



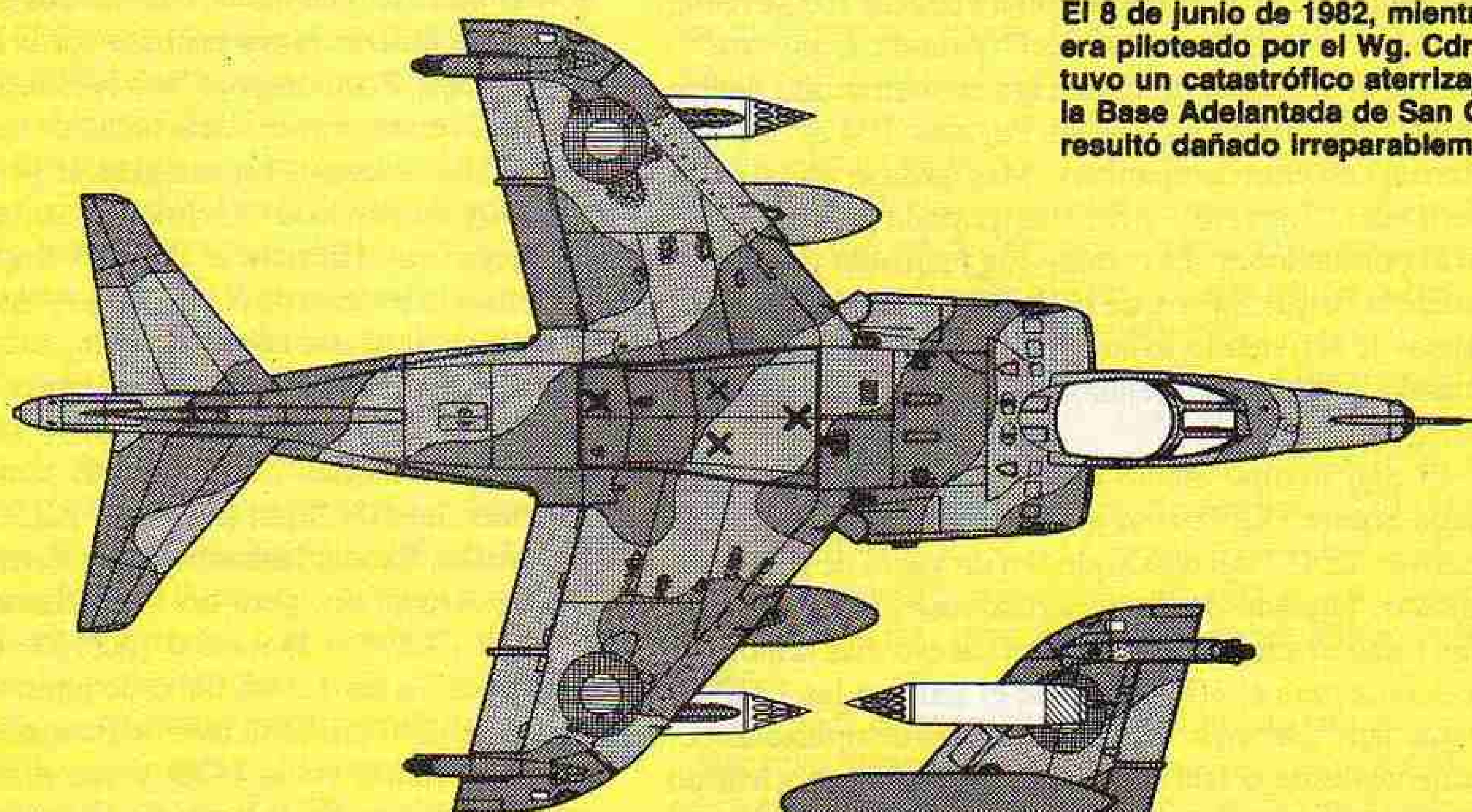
HARRIER GR.3 XZ989/07 ESCUADRON 1 (F)

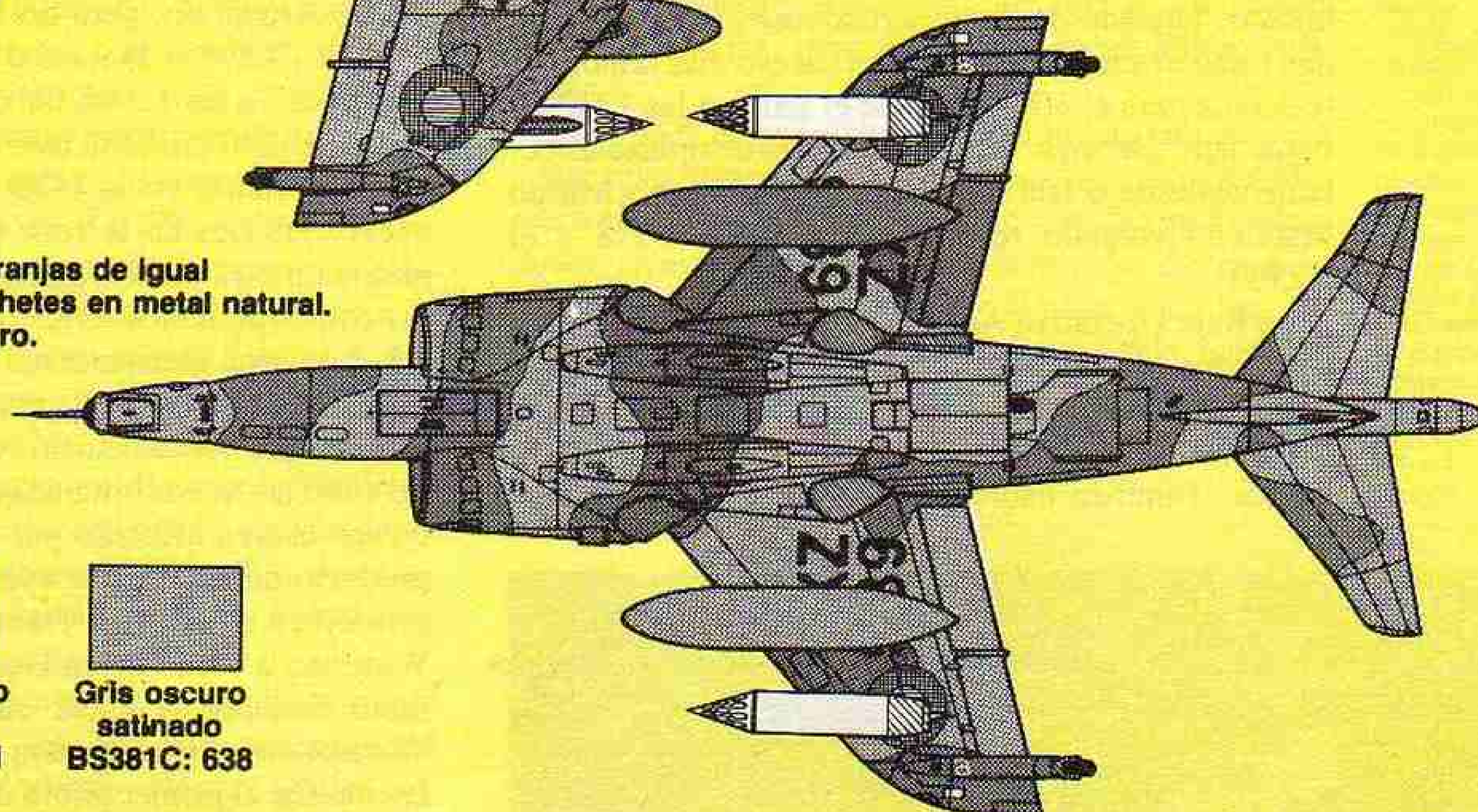
Piloteado por el Sqdn, Ldr. Pook el 26 de mayo de 1982 cuando destruyó el ya dañado Puma AE-501 de la CAB601.





El 8 de junio de 1982, mientras era piloteado por el Wg. Cdr. Squire, tuvo un catastrófico aterrizaje en la Base Adelantada de San Carlos y resultó dañado irreparablemente.





Escarapelas rojo azul y franjas de igual color en la cola. Lanzacohetes en metal natural. Números de serie en negro.

Verde oscuro satinado BS381C: 641

Gris oscuro satinado BS381C: 638

encargada del infructuoso ataque con LGB. Squire y Harper más tarde realizaron una misión de reconocimiento armado en las vecindades del Monte Kent, pero las concentraciones de tropas argentinas que esperaban encontrar habían cambiado de posición.

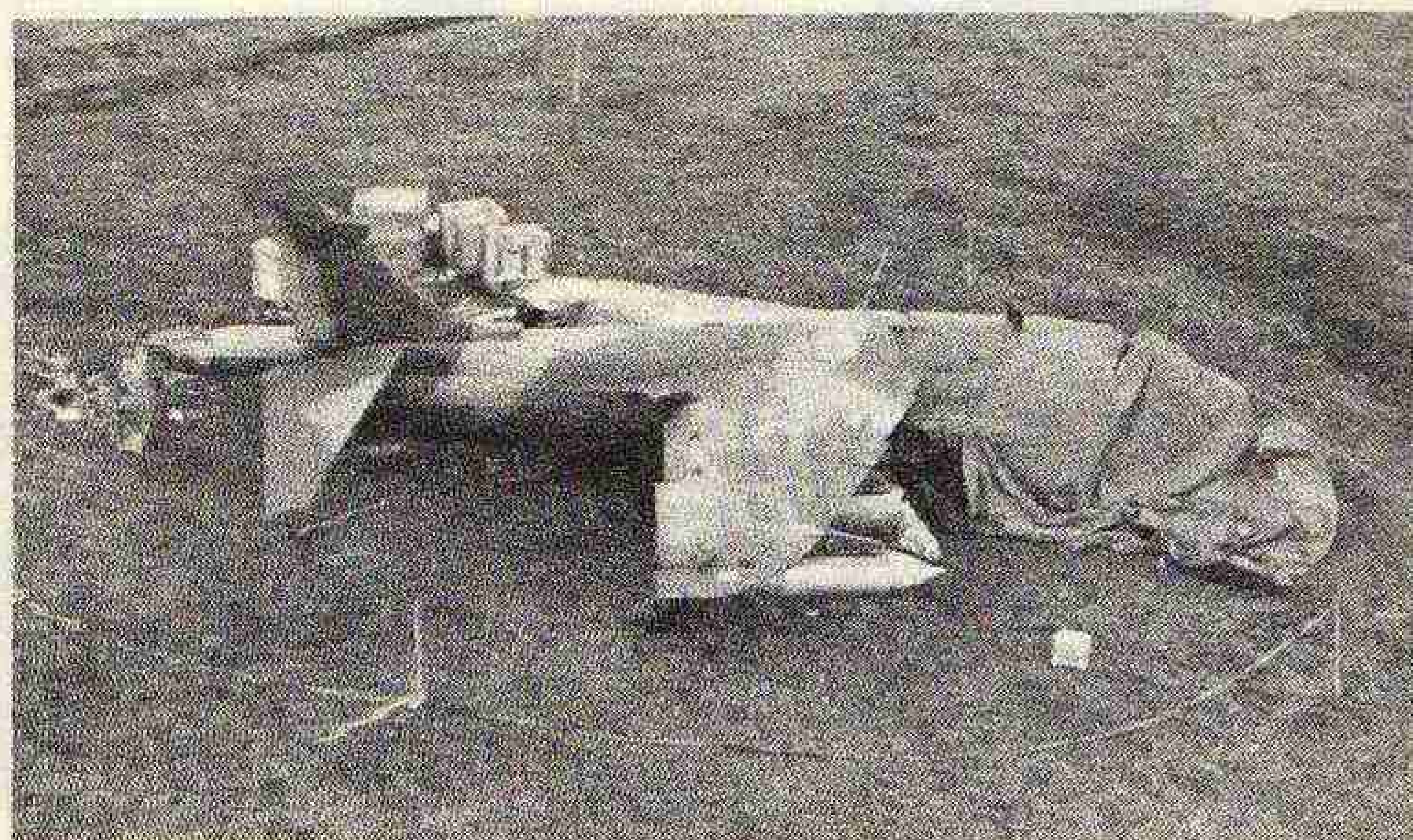
Con sólo tres GR.3 disponibles en ese momento, el Escuadrón habría de sufrir otro golpe el 31 de mayo, que para la noche de ese día lo dejaría con un solo avión en servicio (XZ989). Por la mañana se intentó otro ataque al aeródromo de Puerto Argentino por parte de Harper (XV789, armado con LGB), Harris (XZ989, con bombas) y Rochfort (XZ997, con cohetes) pero, una vez más, no disponían de Controladores Aéreos Adelantados. A las 1430Z se recibió un nuevo informe de la presencia del ''Super Etendards'' en la cabecera este de la pista de Puerto Argentino, así que rápidamente se montó una operación. Squire (XV789) y Hare (XZ997) despegaron a las 1452Z para un ataque con cohetes sobre esos objetivos, con dos Sea Harriers del 800 Sqdn (XZ496 y XZ500 armados con bombas de

caída libre) brindando apoyo. Los dos Harriers GR.3 volvieron al portaaviones alrededor de una hora después, pero ambos habían sufrido daños de combate que los dejarían fuera de acción por un día o dos. Harris despegó en el único GR.3 disponible a 1647Z para un ataque en el área del Monte Usborne, acompañado por tres Sea Harrier del 800 Sqdn (XZ455 y XZ460 con bombas más el ZA191 con LGB). Este sería un nuevo intento de obtener éxito con las LGB, en el que Harris utilizaría el indicador láser de su GR.3 para iluminar el blanco para las armas en el Sea Harrier del Lt Morrell. Sin embargo, el blanco planeado cerca de Monte Usborne estaba muy cercano a las tropas británicas, de manera que se optó por otro objetivo en el área de Puerto Argentino. Los resultados (si hubo alguno) permanecen sin confirmar, pero la misión sirvió para probar que un Controlador Aéreo Adelantado con el indicador de blancos apropiado debía estar en posición para esperar algún éxito de una misión con LGB. Luego de las actividades del día el XV789 necesitaba un cambio de motor. Una turbina Pegasus 103 se había perdido con el hundimiento del "Atlantic Conveyor", así que el principal problema era encontrar otra dentro de la Task Force, ya que las Pegasus 104 de los Sea Harriers no eran compatibles. Más tarde se ubicó una a bordo del "Intrepid" y fue transportada por helicóptero al portaaviones. El cambio fue realizado por personal de la Royal Navy y de la Royal Air Force en breves lapsos de actividad a lo largo de los siguientes tres días, cuando podían ser alejados de las más apremiantes tareas operativas.

El mal tiempo afectó el vuelo el 1° de junio. Esa tarde Squire (XZ989) se unió al Flt Lt Ball (en el Sea Harrier XZ457 del 800 Sqdn) en un vuelo de reconocimiento, iniciado desde el portaaviones a las 1700Z y que finalizó a las 1810Z. Pero el suceso más importante del día para el 1(F) Sqdn fue el arribo a las 1732Z a bordo del "Hermes" de dos GR.3 de reemplazo directamente desde la Isla Ascensión (Mike Beech y Murdo MacLeod volando respectivamente el XV778 y el XZ133).

La Base Operativa Adelantada (FOB) en Puerto San Carlos fue completada por los Royal Engineers el 2 de junio, que habían colocado a mano planchas de aluminio de 3 m. por 0,60 m. para formar una pista de 255 metros. También había una plataforma metálica para despegue y aterrizaje vertical, así como espacio para estacionar cuatro aviones (la intención original había sido de contar con espacio para diez aviones pero una gran cantidad de material se había perdido con el "Atlantic Conveyor"). El combustible de aviación era guardado en bolsas flotantes amarradas en la línea costera, desde donde era bombeado a la pista a través de una tubería. Los hombres del 1(F) Sqdn habían bautizado a la FOB con el sobrenombre de "Sid's Strip" (La pista de Sid), por su comandante, Sqdn Ldr B. S. Morris (los pilotos de la Royal Navy la conocían como "HMS Sheathbill" [en referencia a las planchas metálicas, que tenían el aspecto de la tradicional cobertura de cobre utilizada para forrar los cascos de los navíos]).

Los restos del Harrier Gr.3 XZ989/07, que sufriera una falla en el motor cuando descendía en la base avanzada de San Carlos el 8.6.82. (815 Sqdn "Exeter" Flight).



El mal tiempo continuó interrumpiendo los vuelos, pero Pook (XZ989) y MacLeod (XZ133) lograron despegar en la mañana del 2 de junio para una salida de 45 minutos armados con cohetes en apoyo de las fuerzas de tierra. El tiempo siguió afectando las operaciones aéreas hasta el 5 de junio, cuando dos Sea Harriers del 800 Sqdn utilizaron por primera vez la Base Operativa Adelantada. Poco después Bob Iveson encabezó un par de GR.3, en su primer vuelo luego de haberse eyectado la semana anterior. En realidad él se quedó por dos noches y no volvió al "Hermes" hasta el 7 de junio. El desplegar los Harriers a la FOB implicaba que los Sistemas Inerciales de Navegación y Ataque finalmente podrían ajustarse correctamente, aunque los aviones volvían a la seguridad del "Hermes" cada noche. Squire (XZ997) y Beech (XZ989) fueron enviados desde el "Hermes" a las 1850Z junto con dos Sea Harriers del 800 Sqdn (XZ457 y XZ500) para buscar los misiles Exocet lanzados desde tierra al sudoeste de Puerto Argentino, pero no los hallaron.

Pook (XZ989) MacLeod (XZ133) despegaron del "Hermes" a las 1200Z del 6 de junio desde una posición unas 240 millas al este de Puerto Argentino, para tomar posición en la FOB y ese día se cumplieron nuevos ataques en la zona de la capital de Malvinas junto con otra misión de reconocimiento en busca de los emplazamientos terrestres de misiles Exocet. Los GR.3 pasaron gran parte del 7 de junio esperando en la Base Adelantada ser llamados para entrar en operación, lo que nunca ocurrió, ya que hubo pocos contactos entre las tropas británicas y argentinas. Ese día Bob Iveson estuvo afectado por problemas en su espalda, producto de su anterior eyección. Fue enviado a Ascensión en el "British Trent" el 11 de junio y llegó a Wittering a bordo de un Devon del 207 Sqdn el 24 de junio después de haber cumplido el trayecto entre Wideawake y Brize Norton en un VC-10 del 10 Sqdn. Iveson fue el primer piloto del 1(F) Sqdn en retornar a su país.

Cuatro aviones fueron enviados desde el portaaviones a las 1315Z del 8 de junio, pero una vez más no pudieron encontrar blancos apropiados de manera que recibieron instrucciones para aterrizar en la Base Operativa Adelantada. Los primeros tres aterrizaron sin problemas pero el cuarto GR.3 (XZ989 volado por Peter Squire) experimentó una falla parcial de motor en el acercamiento y aterrizó violentamente en el pasto junto a la pista. El avión atravesó la franja metálica y quedó sobre una trinchera. Squire salió sin heridas pero el Harrier sufrió daños que sobrepasaban la capa-

cidad del equipo local de reparaciones, por lo que más tarde fue utilizado como fuente de repuestos.

Dos nuevos refuerzos aterrizaron en el "Hermes" directamente desde Wideawake a las 1700Z del 8 de junio, piloteados por Ross Boyens (XW919) y Nick Gilchrist (XZ992). La FOB había sido reparada y estaba otra vez en operaciones con las primeras luces del 9 de junio. En ese día se lanzaron numerosas salidas de GR.3 desde Puerto San Carlos contra las posiciones argentinas en Colonia Sapper y Monte Longdon, donde encontraron un intenso fuego de tierra. El avión de MacLeod fue alcanzado luego de un ataque con cohetes contra emplazamientos de cañones de 155 mm. pero no se dio cuenta de la seriedad de los daños hasta su regreso al "Hermes". El fuego de armas livianas había cortado líneas hidráulicas hasta tal punto que el tren de aterrizaje no bajaba correctamente y tuvo que recurrir a su despliegue forzado por presión.

Los Harrier GR.3 XZ992 (Peter Harris) y XZ997 (Nick Gilchrist) fueron enviados desde el "Hermes" a la FOB a las 1131Z del 10 de junio para esperar allí instrucciones pero finalmente no fueron requeridos. Squire (XV789) y Hare (XZ778) volaron una misión de reconocimiento fotográfico sobre la línea del frente al oeste de Puerto Argentino, para la cual despegaron del "Hermes" a las 1300Z. Cruzaron la costa cerca de Fitzroy y luego se separaron, Squire se dirigió al norte pasando por el extremo occidental de la localidad mientras que Hare lo hizo hacia el noreste pasando por Dos Hermanas y el Monte Longdon, en ambos casos a baja altitud. Ya de vuelta de la FOB, el XZ992 (Rochfort) y el XZ997 (Gilchrist) despegaron del "Hermes" a las 1631Z armados con Bombas Guiadas por Láser. Fueron acompañados por Pook en el XV789 y Boyens en el XV778 (ambos armados con bombas), pero los cuatro volvieron al portaaviones con su carga intacta ya que no había en el lugar un Controlador Aéreo Adelantado que les iluminara el blanco. Squire, en el XZ997, y MacLeod, en el XV778, salieron a las 1854Z para un ataque con bombas de racimo (CBU) sobre concentraciones de tropa en el área al oeste de Puerto Argentino, blancos que habían sido provistos por la misión de reconocimiento fotográfico realizada más temprano ese día. Ambos experimentaron un intenso fuego de armas livianas y el Harrier de MacLeod resultó con averías en el cableado por un proyectil que atravesó la zona de la cabina. Durante los dos días siguientes el avión quedó fuera de servicio mientras se le efectuaban las reparaciones necesarias.

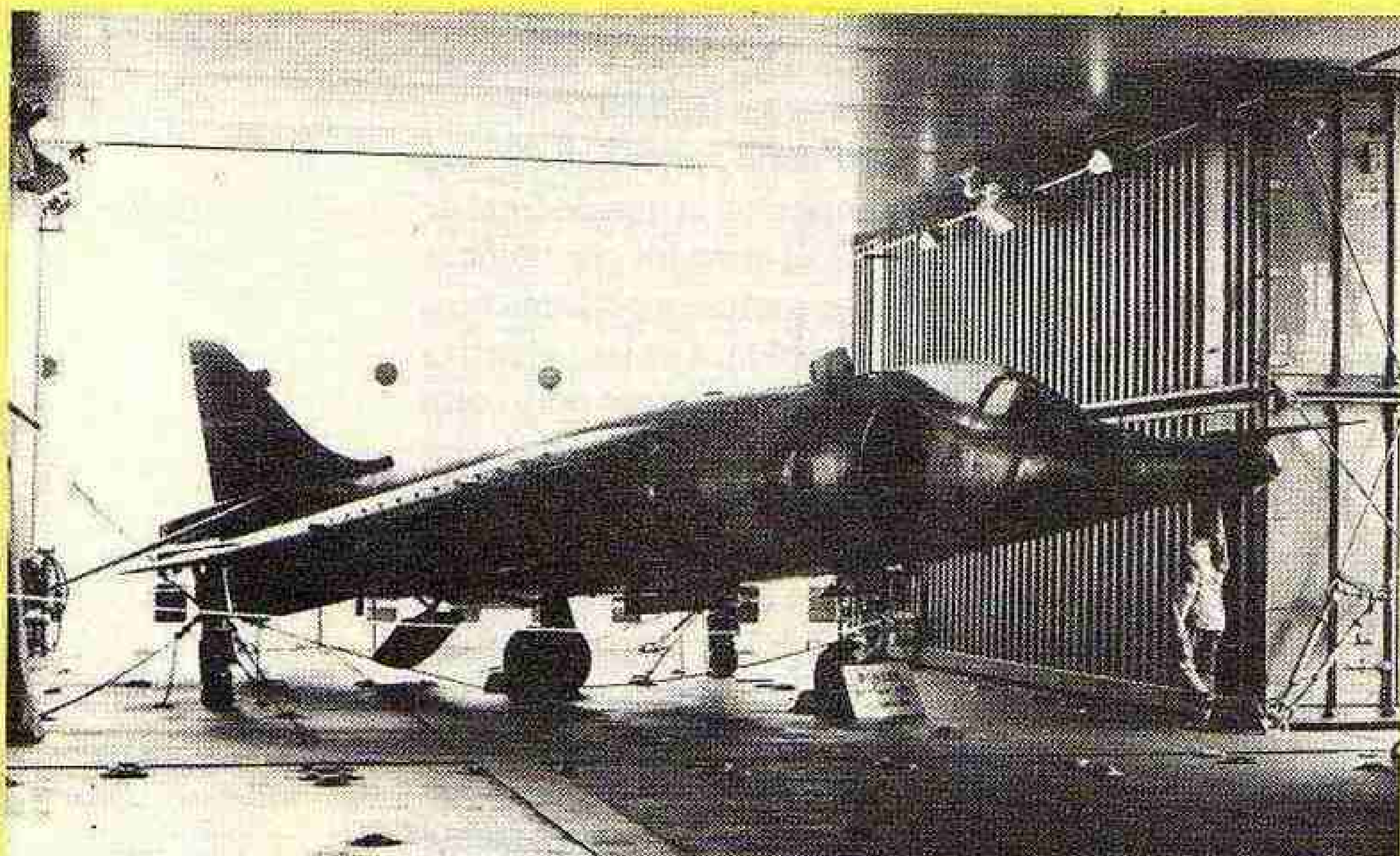
El 11 de junio se lanzaron numerosas salidas contra las posiciones argentinas, una vez más recibidas por intenso fuego de armas livianas. Harper (XZ997) y Gilchrist (XW919) despegaron del "Hermes" a las 1122Z para un ataque con LGB sobre Puerto Argentino. La siguiente pareja en salir, Pook (XV789) y Beech (XZ992), lo hizo a las 1148Z pero regresó 20 minutos después a raíz de una falla en el IFF (Identificación Amigo-Enemigo) del XV789. Unas dos horas más tarde, Boyens (XZ992) y Rochfort (XZ919) salieron para bombardear posiciones de tropa argentina pero Rochfort tuvo problemas poco después de su partida y se vio forzado a desprenderse de sus bombas. Continuó con su misión armado solamente con el cañón Aden. Pook (XV789) y Beech (XZ133) fueron los siguientes a las 1450Z con un ataque sobre el Monte Harriet, en tanto que Harris (XV789) y Gilchrist (XZ997) salieron del portaaviones a las 1810Z para un ataque con CBU en el área de Puerto Argentino. Squire (XZ992) y Hare (XZ133) cumplieron la misión final de ese día, que iniciaron a las 1823Z armados con bombas de 1.000 libras para un ataque contra emplazamientos de cañones cerca de Monte Longdon. Les lanzaron tres misiles Blowpipe, los dos primeros cayeron muy corto pero el tercero finalmente explotó a unos 100 pies (poco más de 30 metros) por encima del GR.3 de Peter Harris (¡una experiencia realmente enervante!).

Durante la mañana del 12 de junio se cumplieron seis salidas contra concentraciones de tropa argentina en Colina Sapper. Boyens (XZ133) y Beech (XV778) despegaron a las 1145Z, con la intención de aterrizar en Puerto San Carlos después de la misión, pero la FOB estaba fuera de servicio debido al hielo y la niebla de manera que tuvieron que regresar al "Hermes". Harris (XV789) y MacLeod (XW919) salieron a las 1400Z y este último fue nuevamente alcanzado por fuego de armas livianas. Los daños resultaron un poco más serios en esta oportunidad, ya que un proyectil atravesó un conducto de aire caliente lo que hizo que estallara un incendio cuando el Harrier redujo su velocidad para pasar a vuelo estacionario. No obstante pudo aterrizar en el "Hermes" a las 1510Z y el fuego fue extinguido. El XW919 no volvió a tomar parte en la lucha (aunque luego fue "emparchado" por el equipo de reparación de daños de combate) y fue transferido al "Contender Bezant" para volver a Wittering después del cese de hostilidades. La misión final de GR.3 del día estuvo a cargo de Harper (XZ133) y Gilchrist (XV778). Para el 12 de junio uno de los GR.3 había sido modificado para poder llevar los misiles anti-radar Shrike, pero finalmente nunca fueron utilizados.

El primer ataque exitoso con Bombas Guiadas por Láser tuvo lugar el 13 de junio cuando Squire (XZ997) atacó el centro de mando de una compañía en Tumbledown, en esta ocasión con un Controlador Aéreo Adelantado en el lugar para marcar el blanco. La primera LGB lanzada cayó corta pero la segunda logró un impacto directo minutos después. Hare (XZ133) lo siguió con bombas de racimo y ambos volvieron al

Con su esquema de pintura de baja visibilidad y todo su armamento colocado, un Harrier Gr.3 del Escuadrón 1(F) se recorta sobre el nevado aeropuerto de Puerto Argentino, en esta fotografía de julio de 1982. Uno de los Pucará abandonados, el A-513 se ve a la derecha. A pesar del armamento, el Harrier –no identificado– estaba a punto de acometer una tarea muy pacífica, la de limpiar de nieve de la pista con los deflectores del chorro de su turbina. (815 Sqdn "Exeter" Flight).





El primer Harrier GR.3 del Escuadrón 1(F) en regresar al Reino Unido después del cese del fuego fue el XW919/03, el cual había recibido nutrido fuego de armas livianas, lo que le causó daños en sus sistemas internos.
Declarado fuera de servicio, se lo ve aquí a bordo del "Contender Bezant" pocas horas antes de su arribo a Southampton, el 1.8.82. (Michael I. Draper).



Uno de los cuatro Harrier GR.3 enviados como refuerzo pero que no llegaron a entrar en combate, el XZ129/29, se ve aquí sobre la plataforma del ya denominado RAF Stanley, el 19.10.82. (Richard Gardner).

"Hermes" a las 1530Z al final de su misión de una hora. Por la tarde Pook realizó otra misión con LGB con éxito similar sobre un emplazamiento de cañones de 105 mm. cerca de Moody Brook, acompañado por Rochfort.

Boyens (XV789) y MacLeod (XV778) partieron hacia la FOB a las 1132Z del 14 de junio, pero el mal tiempo impidió que se realizaran salidas en las horas siguientes. Finalmente el tiempo mejoró lo suficiente para permitir la salida de Harris (XZ997 armado con LGB) y Gilchrist (XZ133 con CBU) del "Hermes" a las 1500Z para un nuevo ataque contra la Colina Sapper. Establecieron contacto con el Controlador Aéreo Adelantado pero sólo para que les dijera que no siguieran adelante ya que se habían visto banderas blancas en Puerto Argentino. La rendición tuvo lugar a las 1555Z y los dos GR.3 volvieron al "Hermes" con su carga de bombas intacta, para aterrizar a las 1625Z.

Eso marcó el final de la contribución del 1(F) Sqdn al esfuerzo de guerra. Un total de 150 salidas fueron voladas desde el "Hermes" y la Base Operativa Adelantada de Puerto San Carlos entre el 18 de mayo y el 14 de junio, de las cuales 126 fueron misiones operacionales sobre las Islas Malvinas. Los informes indican que el Escuadrón tuvo que permanecer en tierra debido al mal tiempo sólo durante dos días y medio a lo largo de ese período, con muy pocas salidas abortadas debido a las condiciones meteorológicas o por aviones fuera de servicio. Después de la capitulación, el papel del 1(F) Sqdn cambió al de defensa aérea y nuevamente se colocaron los AIM-9G Sidewinder. El 21 de junio hubo una rotación de pilotos y la mayoría del personal original volvió a Wittering a bordo del Andover XS596 del 115 Sqdn el 7 de julio después de su arribo a Brize Norton en un VC-10. Los vuelos posteriores incluyeron práctica de intercepción controlada por radar, entrenamiento de combate aéreo y muchas salidas sobre las Malvinas para "mostrar la bandera". Los GR.3 tomaron parte en un ejercicio de defensa aérea de la Task Force el 27 de junio, en el cual defendieron a la flota contra los ataques de los Sea Harriers.

El 26 de junio una partida avanzada del 1(F) Sqdn se asentó en el aeródromo de Puerto Argentino antes de que los aviones y personal a bordo del "Hermes" desembarcaran el 4 de julio a las instalaciones rudimentarias en el lugar, para permitir así que el portaaviones volviera al Reino Unido. Las cuatro máquinas adicionales en el "Contender Bezant" (para ese entonces anclado en las afueras de Puerto Argentino) se les unieron en los dos días siguientes. Estos aviones formaron el que extraoficialmente fue conocido como Harrier Detachment (HarDet, Destacamento Harrier),

RAF Stanley (como fue rebautizado el aeropuerto). El XZ133 resultó averiado el 28 de julio cuando el viento hizo que un hangar portátil cayera sobre el avión, mientras que los XV778, XW767 y XZ997 sufrieron daños menores por la tormenta ese mismo día. Se inició una rotación gradual de los aviones y los primeros en volver al Reino Unido fueron los que habían experimentado daños (XW919, XZ133 y XZ989). Para fin de año, sólo seis de los 14 Harriers originales enviados a las Malvinas permanecían en la base RAF Stanley (todos los cuales volvieron durante 1983).

El 1(F) Sqdn pasó la responsabilidad del Destacamento al 4 Sqdn (al mando del Wg Cdr McKeon) el 10 de noviembre. Los tres Escuadrones de Harrier GR.3 de la Royal Air Force y la 233 OCU (Unidad de Conversión Operacional) suministraron el personal sobre una base rotativa y el turno del 1(F) Sqdn fue el 16 de agosto de 1983. El HarDet fue oficialmente redesignado 1453 Flight (Escuadrilla) cuatro días más tarde, el 20 de agosto de 1983 y como distintivos de la unidad utilizó una letra en amarillo en la deriva y el escudo de las Malvinas en la nariz. La apertura oficial del nuevo aeropuerto en Monte Pleasant (Isla Soledad) el 12 de mayo de 1985, con su capacidad de aceptar aviones de transporte y cisternas de fuselaje ancho y gran alcance, permitió que la Escuadrilla fuera disuelta ese mismo mes y sus aviones fueron llevados de regreso al Reino Unido.

Pilotos del 1(F) Sqdn durante la Operación "Corporate" y sus condecoraciones:
Wg Cdr P.T. Squire AFC DFC (Cruz de la Fuerza Aérea, Cruz de Vuelo Distinguido), Sqdn Ldr J.J. Pook DFC, Sqdn Ldr R.D. Iveson MID (Mención en Despachos), Sqdn Ldr P. Harris, Flt Lt J. Rochfort, Flt Lt M.W.J. Hare MID, Flt Lt J. Glover, Flt Lt A. Harper, Flt Lt M. Beech, Flt Lt M.M. Mac Leod QCVSA (Recomendación de la Reina por Servicio Valioso en el Aire), Flt Lt N. Gilchrist, Flt Lt R. Boyens.

DETALLES INDIVIDUALES DE LOS AVIONES

XV762 GR.3

El 29/3/82 en la OCU (Unidad de Conversión Operacional) en Wittering con el código "G". Transferido al 1(F) Sqdn en abril de 1982, fue recodificado "37" en rojo en la deriva y en los carenados de las ruedas de punta de ala pero sin el distintivo del Escuadrón en la nariz. Volado a St Mawgan desde Wittering el 28/5 y luego a Wideawake el 30/5. Embarcó en el "Contender Bezant" en las afueras de Ascensión el 3/6 para partir ese día hacia el sur. Llegó a la ZET el 10/6 pero quedó a bordo del buque y no fue usado antes de la rendición el 14/6. Desembarcó en la RAF Stanley el 6/7, o antes, para unirse a los otros aviones del 1(F) Sqdn que habían pasado a tierra desde el "Hermes" el 4/7. A partir de entonces el Destacamento comenzó a ser conocido como HarDet. El 31/12 todavía prestaba servicio ahí (con el código "A") pero regresó a Wittering al 1(F) Sqdn antes de que el HarDet fuera redesignado como 1453 Flight el 20/8/83.

XV778 GR.3

El 29/3/82 en el 1(F) Sqdn en Wittering con el código "16". El distintivo del Escuadrón en la nariz fue eliminado antes de ser trasladado de Wittering a St Mawgan el 28/5 y luego a Wideawake el 29/5. Volado desde Wideawake directamente al "Hermes" en la ZET el 1/6.

Cuando era piloteado por el Flt Lt MacLeod el 10/6, sufrió daños en el cableado de la cabina al ser alcanzado por fuego de armas livianas durante un ataque con CBU (bombas racimo) al oeste de Puerto Argentino (fue reparado en el "Hermes" en los dos días siguientes).

Desembarcado a la RAF Stanley con el 1(F) Sqdn el 4/7, en el destacamento luego conocido como HarDet. Experimentó averías menores por una tormenta el 28/7, más tarde reparadas. Todavía operando ahí el 31/12 (se le había asignado el código "H"), para cuando el HarDet fue redesignado como 1453 Flight el 20/8/83, ya había regresado a Wittering para el 1(F) Sqdn.

XV787 GR.3

El 29/3/82 en el 1(F) Sqdn en Wittering, sin código ni marcas del Escuadrón para participar en la filmación de la serie de televisión "Squadron" (código asignado "02"). Participó en el entrenamiento con la rampa de esquí en Yeovilton el 14 y el 21/4. Volado de Wittering a St Mawgan el 2/5, el 4/5 partió hacia Wideawake. Sufrió problemas técnicos durante el viaje y se desvió a Porto Santo, Madeira. Los repuestos llegaron en el Hércules C.1 XV177 en 6/5 y, luego de las reparaciones, fue volado a Gibraltar el 8/5. Volvió a Wittering (vía Istres) el 10/5/82.

XV789 GR.3

El 29/3/82 en el 4(F) Sqdn en Gutershloh, con el código "F". Transferido al 1(F) Sqdn, fue volado a Wittering el 16/4 con el XZ997/E. Recodificado "32" en rojo en la deriva y en los carenados de las ruedas de punta de ala pero sin el distintivo del Escuadrón en la nariz. Fue a Valley el 30/4 para pruebas de tiro con los AIM-9G. Trasladado de Wittering a St Mawgan el 2/5, siguió a Wideawake vía Banjul el 3/5. Embarcó en el "Atlantic Conveyor" en las afueras de Ascensión el 6/5 para partir al día siguiente hacia la ZET. Volado al "Hermes" el 18/5.

Piloteado por el Sqdn Ldr Pook, tomó parte de un ataque exitoso por parte de tres aviones sobre posiciones de cañones enemigos en Prado del Ganso el 28/5, hecho que contribuyó a la rendición argentina en el lugar a la mañana siguiente.

Volado por el Wg Cdr Squire, sufrió daños de combate durante un ataque con cohetes en el área de Puerto Argentino el 31/5. Las reparaciones y un cambio de motor fueron realizados a bordo del "Hermes".

Fue desembarcado a la RAF Stanley con el 1(F) Sqdn el 4/7, para el destacamento que luego fue conocido como HarDet. Operaba todavía en esa base para el 31/12/82 (con el código "F") pero antes de que el HarDet fuera redesignado como 1453 Flight el 20/8/83 ya había regresado a Gutersloh para el 4(F) Sqdn.

XW767 GR.3

El 29/3/82 en el 1(F) Sqdn en Wittering con el código "06". Operó desde Binbrook para Entrenamiento de Combate Aéreo Disímil (DACT) el 15/4 y desde Yeovilton para entrenamiento con la rampa de esquí el 15 y el 19/4. El escudo del Escuadrón en la nariz fue eliminado antes de ser trasladado a St Mawgan desde Wittering el 28/5, para luego seguir a Wideawake el 29/5. Embarcado en el "Contender Bezant" en las afueras de Ascensión el 3/6 para partir hacia el sur ese mismo día. Arribó a la ZET el 10/6 pero quedó a bordo del buque y no fue utilizado operacionalmente antes de la rendición el 14/6. Desembarcado el 6/7, o antes, a la RAF Stanley, se unió a los otros aviones del 1(F) Sqdn que habían pasado a tierra el 4/7 desde el "Hermes", en el destacamento que luego sería conocido como HarDet. Sufrió averías menores por una tormenta el 28/7, más tarde reparadas. Se estrelló en el mar en las afueras del Cabo Pembroke el 6/11/82 después de una falla de motor y su piloto, Wg Cdr Squire, se eyectó con éxito.

XW919 GR.3

El 29/3/82 en el 1(F) Sqdn en Wittering sin código ni marcas del Escuadrón para tomar parte en la filmación de la serie de televisión "Squadron" (código asignado "03"). Operó desde Bimbrook para ejercicios DACT el 15/4 y desde Yeovilton para entrenamiento en la rampa de esquí los días 14, 17, 20 y 23/24. El código en la deriva fue aplicado nuevamente antes de ser volado desde Wittering a St Mawgan el 4/5 y luego a Wideawake el 5/5. Quedó en Wideawake para tareas de defensa aérea hasta el arribo desde Coningsby el 24-26/5 de tres Phantom FGR.2 del 29(F) Sqdn. Volado sin escalas al "Hermes" desde Wideawake el 8/6.

Sufrió daños por el fuego de armas livianas el 12/6 mientras era volado por el Flt Lt MacLeod durante un ataque a Colina Sapper. Parte de la zona posterior del fuselaje se incendió durante la aproximación final al "Hermes" pero pudo aterrizar. El fuego fue extinguido y el avión reparado, pero no volvió a tomar parte en el conflicto.

Transferido del "Hermes" al "Contender Bezant" para volver al Reino Unido, partió con el buque desde Puerto William el 13/7/82 y llegó a Southampton el 1/8. Fue descargado y trasladado por tierra a Wittering el 2/8, a donde llegó el 4/8 para ser sometido a reparaciones.

XW924 GR.3

El 29/3/82 en la 233 OCU en Wittering con el código "H". Transferido al 1(F) Sqdn en abril de 1982, fue recodificado "35" en rojo en la deriva y los carenados de las ruedas de punta de ala pero sin

el distintivo del Escuadrón en la nariz. Volado a St. Mawgan desde Wittering el 29/5 y luego a Wideawake el 30/5. Embarcó en el "Contender Bezant" en las afueras de Ascensión el 3/6 para partir hacia el sur ese mismo día. Llegó a la ZET el 10/6 pero permaneció a bordo del buque y no fue usado antes de la rendición el 14/6. Desembarcado a la RAF Stanley el 6/7, o antes, se unió a los otros aviones del 1(F) Sqdn que habían pasado a tierra desde el "Hermes" el 4/7, en el destacamento luego conocido como HarDet. El 13/7 sufrió un lanzamiento accidental de los Sidewinder durante el despegue, en el que ambos AIM-9G fueron disparados simultáneamente. El misil de la derecha tocó el suelo sin causar daños pero el de la izquierda voló unos 350 metros antes de partirse al golpear el suelo. Once soldados que estaban trabajando en el borde de la pista sufrieron heridas por los fragmentos. Operó con el HarDet durante diciembre de 1982 (con el código "B") pero fue enviado por barco a Ascensión para su regreso al Reino Unido y llegó a Wittering el 11/1/83 a bordo del avión Heavylift Belfast G-BEPS.

XZ129 GR.3

El 29/3/82 en el 1(F) Sqdn en Wittering con el código "29". Operó desde Yeovilton para entrenamiento con la rampa de esquí el 14/4 y desde Binbrook para ejercicios DACT el 15/4. El escudo del Escuadrón en la nariz fue borrado antes de ser volado a St Mawgan el 4/5 y luego a Wideawake el 5/5. Quedó en Wideawake para tareas de defensa aérea hasta el arribo desde Coningsby el 24-26/5 de tres Phantom FGR.2 del 29(F) Sqdn. Embarcó en el "Contender Bezant" en las afueras de Ascensión el 3/6 para partir hacia el sur ese mismo día. Arribó a la ZET el 10/6 pero quedó a bordo del buque y no fue usado antes de la rendición el 14/6. Desembarcado el 6/7, o antes, en la RAF Stanley, donde se unió a los otros aviones del 1(F) Sqdn que se habían trasladado a tierra desde el "Hermes" el 4/7. El destacamento luego fue conocido como HarDet. Todavía operaba desde ahí el 31/12/82 (con el código "M") pero fue enviado por buque a Ascensión para su regreso al Reino Unido y llegó a Wittering el 26/1/83 a bordo del avión de transporte Heavylift Belfast G-BEPE.

XZ132 GR.3

El 29/3/82 en la 233 OCU en Wittering con el código "A". Transferido al 1(F) Sqdn en abril de 1982 y recodificado "36" en rojo en la deriva y en los dos carenados de las ruedas de punta de ala pero sin el distintivo del Escuadrón en la nariz. Volado a St Mawgan desde Wittering el 3/5 y luego a Banjul el 5/5, para completar su viaje a Ascensión al día siguiente. Sufrió pérdidas de combustible irreparables y más tarde fue llevado de vuelta a Wittering (no se conoce la fecha). No participó más en las operaciones en el Atlántico Sur.

XZ133 GR.3

El 29/3/82 en la 233 OCU en Wittering con el código "P". Transferido al 1(F) Sqdn en abril de 1982 y recodificado "10" en rojo en la deriva y los carenados de las ruedas de punta de ala, pero sin el escudo del Escuadrón en la nariz. Operó desde Binbrook el 15/4 para ejercicios DACT. Volado desde Wittering a St Mawgan el 28/5 y luego a Wideawake el 29/5. Llevado en vuelo sin escalas al "Hermes" en la ZET desde Wideawake el 1/6.

Armado con CBU, fue piloteado por el Flt Lt Gilchrist en la última salida de la guerra del 1(F) Sqdn el 14/6, acompañando al Sqdn Ldr Harris en el XZ997 armado con LGB. El ataque fue anulado por el Controlador Aéreo Adelantado cuando se vieron banderas blancas en Puerto Argentino.

Desembarcado en la RAF Stanley con el 1(F) Sqdn el 4/7, para formar el destacamento luego fue conocido como HarDet. Sufrió severos daños en una tormenta el 28/7 cuando un hangar portátil cayó sobre la máquina. Transferido al "Invencible" en Puerto William por el Chinook ZA720/BG del 18 Sqdn el 25/8/82 para su regreso al Reino Unido. Fue llevado a Culdrose el 16/9 (el día anterior al arribo del "Invencible" a Portsmouth) por el Chinook ZA710/BC del 18 Sqdn. Partió por tierra hacia Wittering el 11/10, a donde llegó dos días después para ser sometido a reparaciones.

XZ963 GR.3

El 29/3/82 en el 1(F) Sqdn en Wittering con el código "14". Volado a Yeovilton para entrenamiento con la rampa de esquí los días 15, 16, 19 y 21/4 y a Binbrook para ejercicios DACT el 15/4. El escudo del Escuadrón en la nariz fue borrado antes de ser volado a St Mawgan desde Wittering el 3/5 y luego a Wideawake el 4/5. Embarcó en el "Atlantic Conveyor" en las afueras de Ascensión el 6/5, para partir hacia la ZET al día siguiente. Volado al "Hermes" el 19/5. Piloteado por el Flt Lt Hare el 21/5 en una misión de reconocimiento armado (acompañado por el Sqdn Ldr Pook en el XZ988) durante la cual algunos helicópteros del Ejército fueron atacados en las vecindades de Monte Kent. Hare destruyó al Chinook AE-521 del CAB601 y averió al Puma AE-501 con fuego de cañón, mientras que el UH-1H AE-417 escapó con daños en una pala del rotor.

Participó en una formación de cuatro aviones para un ataque contra el campo aéreo de Dunnose Head el 23/5 (volado por el Sqdn Ldr Harris) que resultó en la destrucción de parte del establecimiento y heridas a uno de los habitantes de la localidad.

El 30/5, piloteado por el Sqdn Ldr Pook en busca de helicópteros enemigos que se había informado estaban al oeste de Puerto Argentino, fue alcanzado por disparos de armas livianas que le causaron una pérdida de combustible. El piloto se vio forzado a eyectarse en el mar a unas 30 millas del "Hermes" (al este de las Malvinas) cuando el avión quedó sin combustible. Pook fue rescatado por el Sea King XZ571 del 826 Sqdn después de haber permanecido menos de diez minutos en el agua.

XZ972 GR.3

El 29/3/82 en la 233 OCU en Wittering con el código "L". Transferido al 1(F) Sqdn en abril, fue recodificado "33" en rojo en la deriva y en los carenados de las ruedas de punta de ala pero sin el distintivo del Escuadrón en la nariz. Enviado a Valley para disparos de prueba de los AIM-9G el 30/4. Trasladado de Wittering a St Mawgan el 2/5 y luego a Wideawake (vía Banjul) el 3/5. Embarcó en el "Atlantic Conveyor" en las afueras de Ascensión el 6/5 para partir hacia la ZET al día siguiente. Volado al "Hermes" el 18/5, fue el primer GR.3 en llegar al portaaviones.

Se convirtió en la primera baja del Escuadrón el 21/5 cuando era volado por el Flt Lt Glover en una misión solitaria de reconocimiento armado sobre Puerto Howard en la Gran Malvina. Alcanzado por un misil Blowpipe (disparado por un miembro de la Compañía Comandos 601), el piloto se eyectó con éxito antes de que el avión se estrellara en el suelo en Packe's Port Howard. Glover cayó en el agua entre Packe's y Puerto Howard y fue recogido por soldados argentinos en un bote de remos. Más tarde transferido al continente, no fue liberado hasta el 8/7/82. Los restos del XZ972 todavía estaban en el lugar a fines de 1983.

XZ988 GR.3

El 29/3/82 en la 233 OCU en Wittering con el código "N". Transferido al 1(F) Sqdn en abril y recodificado "34" en rojo en la deriva y en los carenados de las ruedas de punta de ala pero sin el escudo del Escuadrón en la nariz. Trasladado de Wittering a St Mawgan el 3/5 y luego a Wideawake el 5/5. Embarcó en el "Atlantic Conveyor" en las afueras de Ascensión el 6/5, para partir hacia la ZET al día siguiente. Fue volado al "Hermes" por el Sqdn Ldr Harris el 18/5.

Piloteado por el Sqdn Ldr Pook el 21/5, junto con el Flt Lt Hare (en el XZ963), atacaron helicópteros del CAB601 cerca de Monte Kent. El GR.3 de Hare destruyó al Chinook AE-521, averió al Puma AE-501 y dañó superficialmente una pala del rotor del UH-1H AE-417.

Participó en una formación de cuatro aviones para un ataque contra el campo aéreo de Dunnose Head el 23/5 (volado por el Flt Lt HarPer) que resultó en la destrucción de parte del establecimiento y en heridas a uno de los habitantes locales.

Utilizado en el primer ataque del Escuadrón contra el aeródromo de Puerto Argentino el 24/5 armado con bombas de acción retardada de 1.000 libras (piloteado por el Wg Cdr Squire).

Fue alcanzado por fuego de cañón (casi seguramente de un Oerlikon de 35 mm.) en 27/5 durante su tercera corrida de ataque sobre Prado del Ganso en apoyo del avance del 2 PARA y el Sqdn Ldr Iveson se eyectó con éxito segundos antes de que el avión explotara al golpear el suelo unas siete millas al oeste del establecimiento de Prado del Ganso (UC 519594). El piloto tocó tierra detrás de las líneas enemigas pero logró evitar ser capturado en Paragon House (siete millas al oeste-noroeste de Prado del Ganso) hasta que fue recogido por el Gazelle XX380 del 3 CBAS tres días más tarde. Los restos del XZ988 todavía estaban en el lugar de su caída del 11/8/85.

XZ989 GR.3

El 29/3/82 en el 1(F) Sqdn en Wittering sin código ni marcas de Escuadrón para participar en la filmación de la serie de televisión "Squadron" (código asignado "07"). Operó desde Yeovilton el 16/4 para entrenamiento con la rampa de esquí. Volado al Establecimiento Experimental de Aviones y Armamento (A&AEE) de Boscombe Down desde Wittering el 29/4 para la colocación del equipo para los AIM-9G y al día siguiente fue a Valley para cumplir pruebas de lanzamiento en los polígonos de Bahía Cardigan. El código fue nuevamente aplicado en la deriva antes de su traslado a St Mawgan el 2/5 para el viaje a Wideawake al día siguiente. Embarcó en el "Atlantic Conveyor" en las afueras de Ascensión el 6/5, para partir hacia la ZET el 7/5. Volado al "Hermes" el 20/5.

Participó en una formación de cuatro aviones para un ataque contra el campo de Dunnose Head el 23/5 (volado por el Flt Lt Hare), que resultó en la destrucción de parte del establecimiento y en heridas a unos de los habitantes del lugar.

Tomó parte en el primer ataque del Escuadrón contra el aeródromo de Puerto Argentino con bombas de 1.000 libras de acción retardada, piloteado por el Flt Lt Harper.

Un Puma del CAB601 fue atacado por el Sqdn Ldr Pook el 26/5 en las vecindades de Monte Kent, el que más tarde fue identificado como el AE-501 que había resultado dañado por el Flt Lt Hare en su ataque del 21/5. El Puma resultó totalmente destruido por las bombas de racimo arrojadas por Pook.

Volado por el Wg Cdr Harris, tomó parte de un ataque exitoso con tres aviones sobre posiciones de cañones enemigos en Prado del Ganso el 28/5, lo que influyó en la decisión de los argentinos en el lugar de capitular en la mañana siguiente.

Sufrió una pérdida de potencia mientras estaba aterrizando en la FOB de Puerto San Carlos el 8/6 y el avión golpeó la pista con mucha fuerza y resbaló hasta detenerse (su piloto, Wg Cdr Squire no sufrió heridas). Resultó dañado más allá de las posibilidades del equipo de reparación de daños de combate y fue utilizado como fuente de repuestos. Fue llevado a la RAF Stanley por un Chinook del 18 Sqdn después del cese del fuego y luego transportado a Ascensión en el Hércules C.1P XV298 del Ala de Transporte de Lyneham el 20/11/82. Trasladado a Wittering por el Heavylift Belfast G-BFYU, llegó allí el 23/11. Trasladado a British Aerospace en Dunfold el 15/3/83 para examinar los daños, finalmente fue calificado como fuera de servicio. Todavía estaba en Dunfold el 10/1/85 cuando recibió el número de Serie de Mantenimiento 8849M, todavía pendiente su traslado a Gutersloh para tareas de instrucción en tierra.

XZ992 GR.3

El 29/3/82 en el 1(F) Sqdn en Wittering sin código ni marcas del Escuadrón para participar en la filmación de la serie de televisión "Squadron" (código asignado "05"). El código fue aplicado nuevamente en la deriva antes de ser volado sin escalas a Bahía Goose en Canadá el 13/4 para el Ejercicio "Maple Flag" en la Base de las Fuerzas Canadienses de Cold Lake, en compañía de otros siete Harriers de los Escuadrones de la RAF Germany (Alemania). Regresó al Reino Unido a Lossiemouth vía Kelflavik con los aviones de la RAFG el 6/5 (no había Víctor de apoyo disponible) y ahí se separó del

resto para dirigirse a Wittering. Trasladado a St Mawgan el 28/5 y luego a Wideawake al día siguiente, antes de ser volado sin escalas al "Hermes" en la ZET el 8/6. Desembarcó en la RAF Stanley con el Escuadrón el 4/7, en el destacamento que luego fue conocido como HarDet. Transportado por barco a Ascensión para su regreso al Reino Unido, llegó a Wittering el 16/11 a bordo del avión Heavyflit Belfast G-BFYU.

XZ997 GR.3

El 29/3/82 en el 4(F) Sqdn en Gutersloh con el código "E". Transferido al 1(F) Sqdn y volado a Wittering el 16/4 con el ZV789/F. Recodificado "31" en rojo en la deriva y en los carenados de las ruedas de punta de ala, pero sin el escudo del Escuadrón en la nariz. Realizó entrenamiento con la rampa de esquí en Yeovilton los días 19 y 22/4. Volado a St Mawgan el 2/5 y luego a Wideawake el 4/5. Embarcó en el "Atlantic Conveyor" en las afueras de Ascensión el 6/5 para partir hacia la ZET al día siguiente. Volado al "Hermes" el 18/5.

No sufrió daños en un incidente que tuvo lugar el 21/5 cuando, volado por el Flt Lt Rochfort, aterrizó en el "Hermes" después de una misión de reconocimiento armado y terminó con una de las ruedas de punta de ala en el corredor lateral de la pista. Fue izado a la pista sin averías.

Participó en una formación de cuatro aviones para un ataque contra el campo aéreo de Dunnose Head el 23/5 (volado por el Wg Cdr Squire), que resultó en la destrucción de parte del establecimiento y en heridas a uno de los habitantes locales.

Tomó parte en el primer ataque del Escuadrón al aeródromo de Puerto Argentino el 24/5, armado con bombas de 1.000 libras de acción demorada (piloteado por el Sqdn Ldr Iveson).

Volado por el Flt Lt Harper, tomó parte en un ataque exitoso con tres aviones sobre posiciones de cañones enemigos en Prado del Ganso el 28/5, lo que influyó en la decisión de los argentinos en el lugar de rendirse a la mañana siguiente.

Llevó a cabo la primera salida exitosa con Bombas Guiadas por Láser (LGB) el 13/6, cuando el Wg Cdr Squire atacó una posición enemiga en Tumbledown y logró un impacto directo con su segunda bomba. Despegó del "Hermes" a las 1500Z del 14/6 (piloteado nuevamente por el Wg Cdr Squire) para un ataque con LGB a la zona de Puerto Argentino, acompañado por Nick Gilchrist en el XZ133. Este ataque fue cancelado por el Controlador Aéreo Adelantado cuando se vieron banderas blancas en Puerto Argentino a las 1555Z y el GR.3 aterrizó de regreso en el Portaaviones con sus LGB intactas a las 1625Z.

Desembarcó en la RAF Stanley con el 1(F) Sqdn el 4/7, para la unidad más tarde fue conocida como HarDet. Todavía operaba ahí el 31/12 (con el código "E") pero antes de que el HarDet fuera redesignado como 1453 Flight el 20/8/83, ya había regresado a Gutersloh para el 4(F) Sqdn.

Un Harrier GR.3 abriendo fuego con sus coheteras, en una típica maniobra de ataque. La fotografía, ya clásica de este aparato, fue difundida por los fabricantes del avión antes de la Guerra de las Malvinas.



GLOSARIO

AAA	Anti-Aircraft Artillery. *(Artillería Antiaérea).*
AAC	Army Air Corps. *(Cuerpo de Aviación del Ejército).*
AAM	Air-to-Air Missile. *(Misil Aire-Aire).*
AAR	Air-to-Air Refuelling. *(Reabastecimiento en el aire).*
AAW	Anti-Aircraft Warfare. *(Guerra antiaérea).*
AAWC	Anti-Aircraft Warfare Controller. *(Controlador de querra antiaérea).*
ACE	Allied Command Europe. *(Comando Aliado en Europa).*
ACM	Air Combat Manoeuvres/Manoeuvring. *(Maniobras de combate aéreo).*
ADC	Aide-de-camp. *(Oficial asistente).*
ADEX	Air Defence Exercise.
AEM	Air Engineering Mechanic.
AEO	Ai Engineering Officer.
AETW	Aircraft Engineering Training Wing.
AEW	Airbone Early Warning. *(Defensa aérea temprana).*
AFB	Air Force Base.
AFC	Air Force Cross.
AGL, agl	Above Ground Level. *(Sobre el nivel del suelo).*
AAR	Air-to-Air Refuelling. *(Reabastecimiento en el aire).*
AGM-45A	ver "Shrike".
AI	Aircraft Interception.
AI	Ascension Island.
AID	Accident Investigation Department.
AIU	Accident Investigation Unit.
AIM-9B, AIM-9G, AIM-9L	ver "Sidewinder".
ALE-40	Tracor chaff and flare dispenser. *(Lanzador de señuelos y bengalas).*
AMG	Advanced Maintenance Group.
AMRAAM	Advanced Medium Range Air-to-Air Missile.
AN/ALQ-101	Westinghouse electronic countermeasures equipment. *(Contramedidas electrónicas).*
AN/TPS-43F	Westinghouse three-dimensional long range surveillance radar. *(Radar de vigilancia).*
AN/TPS-44	Cardian tactical surveillance radar.
AOA	Amphibious Operations Area.
AOC	Air Officer Commanding.
APFC	Air Portable Fuel Cell.
AQ	Army Quartermaster.
ARA	*Armada República Argentina* (Republic of Argentina Navy).
Armada	Navy.
ARWS	Advanced Rotary Wing Squadron.
AS.12	Aerospatiale Air-to-Surface missile. *(Filoguiado).*
ASM	Air-to-Surface Missile.
ASM	Anti-Submarine Missile.
ASV	Air-to-Surface-Vessel (aircraft search radar for detecting vessels on the surface of the sea).
ASW	Anti-Submarine Warfare.
ATC	Air Traffic Control.
ATGW	Anti-Tank Guided Weapon. *(Arma antitanque guiada).*
AVGAS	Aviation Gasoline.
AWI	Air Warfare Instructor. *(Instructor de guerra aérea).*
BA	*Brigada Aérea* (Air Brigade).
BA	Buenos Aires.
BAC	British Aircraft Corporation.
BAe	British Aerospace.
BAM	*Base Aérea Militar* (Military Air Base).
BAMMLV	*Base Aérea Militar Malvinas* (Military Air Base Malvinas).
BAN	*Base Aeronaval* (Naval Air Base).
BAS	British Antarctic Survey.
BBC	British Broadcasting Corporation.
BCR	Battle Casualty Replacement. *(Reemplazo de bajas por batalla).*
Bde	Brigade.
BDR	Battle Damage Repair. *(Reparación de daños por batalla).*
Belouga	Matra BLG.66 battlefield dispersion cluster package *(bomba racimo).*
Bergen	Tipo de mochila.
BIM	*Batallón de Infantería Marina.*
BL755	Hunting cluster bomb unit. *(Unidad cazabombas racimo).*
BLO	Brigade Liaison Officer.
Blowpipe	Short Brothers surface-to-air missile.

BMA	Brigade Maintenance Area.
BoB	Battle of Britain. *(Batalla de Gran Bretaña en 1940).*
Bofors	Bofors 40 mm. *(Cañón antiaéreo).*
Btn	Batallón.
BuAer	Bureau of Aeronautics (United States Navy).
Ca	*Compañía* (Company).
CAAG601	*Compañía de Aviación de Apoyo General 601.* (General Support Aviation Company 601).
CAB601	*Batallón de Aviación de Combate 601.* (Combat Aviation Battalion 601).
CAE	*Comando Aviación del Ejercito.* (Army Aviation Command).
CANA	*Comando Aviación Naval Argentina.* (Argentine Naval Aviation Command).
CAP	Combat Air Patrol. *(PAC, patrulla aérea de combate).*
Capt	Captain.
CASEVAC	Casualty Evacuation. *(Evacuación de bajas).*
CASEX	Combined Anti-Submarine Exercise.
CB	Companion (of the Order) of the Bath. *(Condecoración).*
CBAS	Commando Brigade Air Squadron.
CBE	Commander (of the Order) of the British Empire. *(Condecoración).*
CBU	Cluster Bomb Unit. *(Bomba racimo).*
CCA	Carrier Controlled Approach.
Cdo	Commando.
CdoAeDef	*Comando Aéreo de Defensa.* (Air Defence Command).
CdoAeEstr	*Comando Aéreo Estratégico.* (Strategic Air Command).
CdoFAS	*Comando de la Fuerza Aerea Sur.* (Southern Air Force Command).
CdoAeTr	*Comando Aéreo de Transporte.* (Air Transport Command).
Cdr	Commander.
CEOPECON	*Centro de Operaciones Conjuntas. (Combined Operations Centre).*
CEV	*Centro de Ensayos en Vuelo.* (Flight Test Centre).
CF	Canadian Forces.
CFB	Canadian Forces Base.
Chaff	Radar reflecting material used to confuse missiles and radar. *(Señuelos).*
Chancha	"Mother Sow" (Argentine sland term for the KC-130H tanker).
ChinDet	Chinook Detachment.
CINCFC	Commander-in-Chief Fleet Commendation.
CIC	*Centro de Información y Control* (Information and Control Centre).
CIVGAS	Civilian Gasoline; standard civilian petrol, equal to 3-star grade.
CIWS	Close-In Weapons System.
CLFFI	Commander Land Forces Falkland Islands.
CMG	Companion (of the Order) of St Michael and St George. *(Condecoración).*
CNIE	*Comisión Nacional de Investigaciones Especiales.* (National Commission of Special Investigacions).
Co	Company.
CO	Commanding Officer.
COIN	Counter Insurgency.
Comm	Commodore.
Coy	Company.
Cpl	Corporal.
CPL	Commercial Pilot's Licencie. *(Licencia de piloto comercial).*
CPOACMN	Chief Petty Officer Airerewman.
CSgt	Colour Sergeant.
CVBG	Carrier Battle Group; the "V" in "CV" is used in naval aviation terminology to signify and aircraft carrier equipped with "heavier-than-air" aircraft.
Cymbeline	Thorn-EMI mortar locating radar used bu the British Army. *(Radar de localización de morteros usado por el Ejército Británico).*
DA	Direct Action. *(Bomba).*
DACT	Dissimilar Air Combat Training.
DED	Docking and Essential Defects.
DEFA	Groupement Industriel des Armements Terrestres (GIAT) 30 mm aircraft cannon (DEFA553). *(Cañón con el que se equipaba aviones argentinos).*
Det	Detachment.
DFC	Distinguished Flying Cross. *(Condecoración).*
DFM	Distinguished Flying Medal. *(Condecoración).*
DLP	Deck Landing Practice.
DNAW	Directorate of Naval Air Warfare.
DoD	Department of Defense (United States).
DSC	Distinguished Service Cross. *(Condecoración).*
DSM	Distinguished Service Medal. *(Condecoración).*
DSO	Distinguished Service Order. *(Condecoración).*
D&T	Demonstration and Trials. *(Demostraciones y pruebas).*
EAM	*Escuela de Aviación Militar.* (Military Aviation School).
EAN	*Estación Aeronaval.* (Naval Air Station).
ECM	Electronic Countermeasures. *(Contramedidas electrónicas).*
ECU	Engine Change Unit.
Ejército	Army.
Elta	Israeli-manufactured Elta Electronics point defence alert radar (target acquisition with antiaircraft artillery).
ELINT	Electronic Intelligence.

Esc	*Escuadrilla* (Flight or Squadron). Normally it means "Flight", but in Argentine Naval Aviation Command (CANA) use it means "Squadron".
ESM	Electronic Support (or Surveillance) Measures (the interception and analysis of radar and radio emissions from sources beyond radar range).
Exocet	Misil Aerospatiale francés.
FAA	Fleet Air Arm. *(Arma Aérea de la Flota).*
FAA	*Fuerza Aérea Argentina.*
FAAM	Fleet Air Arm Museum.
FAB	Força Aerea Brasileira.
FAC	Forward Air Controlled.
FAP	Fuerza Aérea Peruana.
FAU	Fuerza Aérea Uruguaya.
FCACMN	Fleet Chief Aircrewman.
FDO	Fighter Direction Officer.
FDO	Flight Deck Officer.
FEEE601GN	*Formación de Empleos Especiales del Escuadrón 601 de la Gendarmería Nacional (Specially Deployed Formation of 601 Squadron, National Gendarmerie).*
Fg Off	Flying Officer.
FI	Falkland Islands.
FIDS	Falkland Islands Dependencies Survey.
FIDGAS	Falkland Islands Government Air Service.
FIM-92A	"Stinger".
GADA	*Grupo de Artillería de Defensa Aérea.*
GAF	Government Aircraft Factories. *(Australia).*
GG	Grenadier Guards.
GMT	Greenwich Mean Time (see "Z").
GOE	*Grupo de Operaciones Especiales.* (Special Operations Group).
Gp Capt	Group Captain.
GPMG	General Purpose Machine Gun (7.62 mm).
GPU	Ground Power Unit.
GrAeExplRec1	*Grupo Aéreo de Exploración y Reconocimiento 1* (Air Group 1, Investigation and Reconnaissance).
G2VYCA	*Grupo 2 de Vigilancia y Control Aéreo* (Group 2, Air Surveillance and Control).
GRT	Gross Registered Tonnage.
HIFR	Helicopter In-Flight Refuelling. *(Reabastecimiento aéreo de helicópteros).*
Hi-lo-hi	High-low-high; type of mission profile for aircraft. *(Perfil de misión aérea).*
HMAV	Her Majesty's Auxiliary Vessel.
HAMZS	Her Majesty's New Zealand Ship.
HMS	Her Majesty's Ship.
HQ	Headquarters. *(Cuartel General).*
HRH	His Royal Highness.
HrMS	Haar Majesteits Schip (Her Majesty's Ship - Netherlands).
HUD	Head-Up Display.
HUEY, Huey	Bell UH-1 helicopter.
IAI	Israel Aircraft Industries.
IDF/AF	Israeli Defence Force/Air Force.
IFF	Identification, Friend or Foe. *(Identificador de amigo, enemigo).*
IFR	In-Flight Refuelling. *(Reabastecimiento en vuelo).*
Ikara	British Aerospace Dynamics ship-launched, rocket-propelled, anti-submarine acoustic torpedo carrier.
ILS	Instrument Landing System.
Inf Bde	Infantry Brigade.
INAC	*Instituto Nacional de Aviación Civil.* (National Institute of Civil Aviation).
INS	Inertial Navigation System.
IR	Infra Red.
IRCC	International Red Cross Commission.
JP-1	Jet Propellant-1.
JSTU	Joint Services Trials Unit.
KCB	Knight Commander (of the Order) of the Bath. *(Condecoración).*
KIA	Killed In Action. *(Muerto en acción).*
LACMN	Leading Aircrewman.
LADE	*Líneas Aéreas del Estado.*
LAEM	Leading Air Engineering Mechanic.
LAPADS	Lightweight Acoustic Processing and Display System.
LCL	Landing Craft, Large.
LCM	Landing Craft, Medium.
LCpl	Lance Corporal.
LCU	Landing Craft, Utility.
LCVP	Landing Craft, Vehicle and Personnel.
LGB	Laser-Guided Bomb.
LMG	Light Machine Gun.
Low-vis	Low-visibility (pertaining to markings and camouflage schemes).
LOX	Liquid Oxygen.
LPD	Landing Platform, Dock.
LRMTS	Laser Ranger and Marked Target Seeker.
LSL	Landing Ship, Logistic.
Lt	Lieutenant.

Lt Cdr Lieutenant Commander.
Lt Col Lieutenant Colonel.
LTW Lyneham Transport Wing.
LVTP Landing Vehicle, Tracked, Personnel.
nm Nautical Mile *(Milla naútica)*.
NTM Notice To Move.
Nunatak Rocas en medio de un glaciar.
NVG Night Vision Goggles.

OBE Officer (of the Order) of the British Empire. *(Condecoración)*.
PARA, para Parachute; as in 2 PARA (2nd Battalion The Parachute Regiment).
PBN Pilatus Britten-Normal Limited.
PNA *Prefectura Naval Argentina*. (Argentine Coastguard).
PNG Passive Night Goggles. *(Visores nocturnos)*.
POACMN Petty Officer Aircrewman.
POL Petrol, Oil, Lubricants.
PoW Prisoner of War.
PR Photographic Reconnaissance.
QCVSA Queen's Commendation for Valuable Service in the Air. *(Condecoración)*.
QGM Queen's Gallantry Medal. *(Condecoración)*.
R530 Matra air-to-air missile. *(En uso en 1982 por los argentinos)*.
R550 Matra Magic air-to-air missile. *(Idem que el anterior)*.
RACA *Representaciones Aéro Comerciales Argentinas*.
RAE Royal Aircraft Establishment.
RAF Royal Air Force.
RAN Royal Australian Navy.

Rangos: equivalencias (Oficiales)

ARMADA		ROYAL NAVY
Almirante	(Admiral)	Admiral
Vicealmirante	(Vice-Admiral)	Vice-Admiral
Contraalmirante	(Rear Admiral)	Rear Admiral
	No direct equivalent	Commodore
Capitán de Navío	(Warship Captain)	Captain
Capitán de Fragata	(Frigate Captain)	Commander
Capitán de Corbeta	(Corvete Captain)	Lieutenant-Commander
Teniente de Navío	(Warship Lieutenant)	Lieutenant
Teniente de Fragata	(Frigate Lieutenant)	Sub-Lieutenant
Teniente de Corbeta	(Corvette Lieutenant)	Acting Sub-Lieutenant
Guardiamarina	(Naval Guard)	Midshipman

EJERCITO		ARMY & ROYAL MARINES
	No hay equivalencia	Field Marshal
Teniente General	(Lieutenant General)	General
General de División	(Division General)	Lieutenant-General
General de Brigada	(Brigade General)	Major-General
	No hay equivalencia	Brigadier
Coronel	(Colonel)	Colonel
Teniente Coronel	(Lieutenant Colonel)	Lieutenant-Colonel
Mayor	(Major)	Major
Capitán	(Captain)	Captain
Primer Teniente	(First Lieutenant)	Lieutenant
Teniente	(Lieutenant)	No direct equivalent
Subteniente	(Sub-Lieutenant)	Second Lieutenant

FUERZA AEREA		ROYAL AIR FORCE
	No hay equivalencia	Marshal of the Royal Air Force
Brigadier General	(Brigadier General)	Air Chief Marshal
Brigadier Mayor	(Brigadier Major)	Air Marshal
Brigadier	(Brigadier)	Air Vice-Marshal
	No direct equivalent	Air Commodore
Comodoro	(Commodore)	Group Captain
Vicecomodoro	(Vice-Commodore)	Wing Commander
Mayor	(Major)	Squadron Leader
Capitán	(Captain)	No direct equivalent
Primer Teniente	(First Lieutenant)	Flight Lieutenant
Teniente	(Lieutenant)	Flying Officer
Alferez	(Ensign)	Pilot Officer

RM Royal Marines.
RMAS Royal Maritime Auxiliary Service.
RN Royal Navy.
RNAS Royal Naval Air Station.
RNAY Royal Naval Air Yard.
RNR Royal Navy Reserve.

RNSTS	Royal Navy Supply and Transport Service.
RNZN	Royal New Zealand Navy.
Ro-Ro	Roll-on Rool-of. *(Buque de carga de fondo plano).*
RP	Rocket Projectile.
Roland	Euromissile mobile surface-to-air missile.
SA-7	*Misil de origen soviético.* Soviet-manufactured surface-to-air missile, shoulder-launched in Argentine use. Known to NATO as "Grail" but once widely referred to as "Strela" (Arrow).
SACEUR	Supreme Allied Commander Europe (NATO).
SAM	Surface-to-Air Missile.
SAR	Search And Rescue.
SARBE	Search And Rescue Beacon Equipment.
SARH	Semi-Active Radar Homing.
SAS	South African Ship.
SAS	Special Air Service.
SATCOM	Satellite Communications System.
SATNAV	Satellite Navigation System.
SBS	Special Boat Squadron.
SC	South Carolina (United States).
SCA	Ship Controlled Approach.
SCCBS	*Sub-Centros de Control de Búsqueda y Salvamento* (Search and Rescue Sub-Centre Control).
Seacat	Short Brothers shipborne surface-to-air missile (GWS-20).
Sea Dart	British Aerospace Dynamics shipborne surface-to-air missile (GWS-30).
Sea Eagle	British Aerospace Dynamics air-to-surface missile.
Searchwater	Thorn EMI ARI5980 long-range maritime surveillance radar.
Sea Skua	British Aerospace Dynamics all-weather, helicopter-launched, sea-skimming anti-ship guided weapon.
Seaslug	British Aerospace Dynamics shipborne surface-to-air missile.
Seawolf	British Aerospace Dynamics shipborne surface-to-air missile (GWS-25).
Sgt	Sergeant.
Shafrir	Rafael Armament Development Authority air-to-air missile.
SHQ	Squadron Headquarters.
Shrike	Texas Instruments AGM-45A air-to-surface anti-radiations missile.
SHSU	Sea Harrier Support Unit.
Sidewinder	Ford Aerospace/Raytheon AIM-9 air-to-air missile.
SITREP	Situation Report.
Skyguard	Radar director de tiro de artillería antiaéreo.
SLBM	Submarine-Launched Ballistic Missile.
S/Lt	Sub-Lieutenant.
SMO	Senior Medical Officer.
SNEB	Brandt Armements 68 mm unguided pod-launched rockets.
SOBS	*Sección Operativa de Búsqueda y Salvamento* (Search and Rescue Operations Section).
Sonar	Sistema sonoro para la detección submarina.
SP	Senior Pilot.
Sqdn	Squadron.
Sqdn Ldr	Squadron Leader.
TACAN	Tactical Air Navigatior.
TANS	Tactical Air Navigation System; self-contained, computerised Doppler navigation equipment installed in aircraft.
TEZ	Total Exclusion Zone.
TF	Task Force.
TG	Task Group.
TICM	Thermal Imaging Common Module.
Tigercat	Short Brothers ground-to-air missile close-range defence system.
Tigerfish	GEC-Marconi Mk.24 wire-guided, acoustic-homing torpedo.
TOAS	*Teatro de Operaciones del Atlántico Sur* (Theatre of Operations, South Atlantic).
TPS-43, TPS-44	"AN/TPS-43" and "AN/TPS-44".
TRALA	Tug, Repair and Logistic Area; initially known as the "TARA" (Tug and Repair Area).
TVS	Television South (a British television company).
UHF	Ultra High Frequency.
UK	United Kingdom.
UNIMOG	Vehículo todo terreno de Mercedes-Benz.
USA	United States of America.
USAF	United States Air Force.
USMC	United States Marine Corps.
USN	United States Navy.
USNS	United States Navy Ship *(Fleet Auxiliary Vessel).*
USS	United States Ship.
UXB	Unexploded Bomb. *(Bomba sin explotar).*
VTOL	Vertical Take-Off and Landing.
Wg Cdr	Wing Commander.
WHL	Westland Helicopters Limited.
WI	West Indies.
WO2	Warrant Officer Class II.
YPF	*Yacimientos Petrolíferos Fiscales.*
Z	Greenwich Mean Time ("Zulu" Time).

